

الدكتور
محمود صالح منسي
مدرس التاريخ الحديث بجامعة الأزهر

مشروع قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفردينان دي لسيبس

١- وثائقية للجهود الفنية والديبلوماسية
شق طريق مائي في برزخ السويس
حتى سنة ١٨٥٦



المجلة العامة لكتبة الاسكندرية

رقم المجلد : 962.03

رقم التسجيل : ٧٢٨٤

الكتبة
محمود صالح منسي
رئيس التاريخ الحديث جامعة الأزهر

962.03

٢٠٠٣

٢

مشروع قناة السويس

بين اتباع سان سيمون وفردينان دي لسيبس

دراسة وثائقية للجهود الفنية والدبلوماسية
من أجل شق طريق مائي في برزخ السويس

حتى سنة ١٨٥٦

حقوق الطبع محفوظة للمؤلف

وَالْقَوْلُ وَالْعَمَلُ فِي الْحَقِّ وَالْبَيِّنَةِ

لصاحبها، محمد عبد الرزاق
١٩ كتيبة الأمن س. الجسر
تليفون : ٩٣٤٠٩٨

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وفاء وتقدير

الزمان : عام ١٩٤٦ .

المكان : المدرج الكبير بمبنى قسم التاريخ بكلية آداب القاهرة .

ففي هذا المكان جلسنا نحن طلبة السنة الثانية (قسم التاريخ) لتلقى محاضرة في تاريخ أوروبا الحديث ، ودخل الأستاذ الدكتور المحاضر ، مهيباً في ردهائه الجامعي ، وأنصتنا إليه باهتمام ، وبعد المحاضرة الأولى ، أحسست — كما أحس الزملاء من الطلبة — أننا أمام أستاذ عملاق ، جمع إلى جانب غزارة المادة عمق الفكرة وإصالة الرأي وبراعة التحليل ، أكاديمي الطابع لا يقنع بالسطحية في بحثه ، وإنما يغوص في الأعماق ، أعماق المادة العلمية التاريخية ، ليخرج للقارىء أو السامع بالجوهر الغالي الثمين من الأفكار .

ومنذئذ تعلقت به ، واخترت أن يكون لي شرف التتلمذ وطلب العلم عليه ، ذلك هو المرحوم الأستاذ الدكتور محمد فؤاد شكري أستاذ التاريخ الحديث بكلية الآداب بجامعة القاهرة .

وتعلقاً بالأستاذ المعلم اخترت التاريخ الحديث ميداناً لبحوثي ومقالاتي أثناء دراستي في كلية الآداب ، ففي ذلك العام (١٩٤٦) أعددت معالاً عن « النفوذ الأسباني في البحر المتوسط في القرن السادس عشر » ، نال إعجابه ورضاه ، وكم أحسست بالفخر وأنا أقرأ عبارات التقدير التي خطها بيده في نهاية المقال ، وكأنما تألفت روحانا ، فصار ما أكتبه يلقى منه الإعجاب ، ولا عجب ، فإنني كنت أحاول أن أتبع خطاه ، وصار ما يقوله يلقى مني — كما يلقى من بقية تلامذته — كل تقدير .

وغاب عنا في العام التالي فافتقدناه ، ولكنه عاد إلينا ونحن في السنة الرابعة عام (١٩٤٧/١٩٤٨) ليلقى علينا محاضراته في تاريخ مصر الحديث وتاريخ أوروبا في القرن التاسع عشر ، فكان كما عودنا من قبل ، وازددت به تعلقاً ، وحاولت أن

(د)

أنهل من علمه الغزير بقدر ما أستطيع ، واخترت بحثي في تاريخ أوروبا الحديث ، فكان عن « المسألة الشرقية في النصف الأول من القرن التاسع عشر ، وقد أحسنا بقدره ومكانته عندما عادرنا — في منتصف العام تقريباً — لينضم إلى هيئة تحرير ليبيا مستشاراً لها أثناء مناقشة القضية الليبية في هيئة الأمم المتحدة ، فقد ترك بيننا فراغاً لم يسده أحد .

ولذلك صبح عزى على اختيار التاريخ الحديث ميداناً لتخصصي في دراساتي العليا تحت إشرافه ، حتى ألزمني ، وما أن أب من رحلته ومهمته مع هيئة تحرير ليبيا حتى جلست إليه أتلو عنه ، والحق أنه كان أستاذاً معلماً بكل معنى الكلمة يوجه تلامذته بالرأى السديد والعلم الواسع والخبرة الأصيلة ، فكنت أحس دائماً أنني أتعلم منه أشياء كثيرة وأساسية ، ولا يمكن أن ننسى تلك الحلقات العلمية التي يحضرها لقيف من تلامذته والمشتغلين بالدراسات التاريخية ، يلتقون حوله بعد ظهر كل يوم خميس ، ويرحب بهم في منزله ، وتدور خلال الجلسة — التي كانت تمتد عدة ساعات — مناقشات علمية رزينة عميقة ، ويلقى كل من الحاضرين بدلوه ، ويعرض فكره ورأيه في حرية ، والأستاذ المعلم يدير المناقشة ، ويضيف من علمه ما يفتح الآفاق أمام الباحثين ، ولقد كانت جلسات متمعة ، كنا ننتظرها طوال الأسبوع بشغف .

وتجلى إصالته العلمية أثناء التفكير في اختيار موضوع لرسالة الماجستير ، فقدلفت نظري إلى اختيار موضوع عن قناة السويس ، وكان هذا في عام ١٩٥٢ ، ولم يكن قرار تأميم شركة قناة السويس قد أثار الكتاب والمؤلفين بعد لتناول موضوع القناة بسيل من المؤلفات ، فالقناة كانت لها أهميتها وأثرها العميق على الأحداث التي مرت بمصر منذ بداية القرن التاسع عشر ، حتى وهي لا تزال حليماً يطوف بخيال البعض ، ومشروعاً على الورق لم يخرج إلى حيز التنفيذ ، فأشار الأستاذ الدكتور محمد فؤاد شكرى إلى أنه رغم البحوث العديدة التي ظهرت وتناولت موضوع قناة السويس فإن هناك جوانب من الموضوع لا تزال مجهولة لم يرتدها

أحد من الكتاب ولم يحاول أحد من الباحثين أن يسلط عليها الأضواء ، ومن هذه الجوانب التي لفت الأستاذ المعلم نظري إليها موضوع صلة جماعة السان سيمونيين بمشروع القناة وجهودهم من أجل تنفيذه ؛ وحقيقة علاقاتهم بفردينان دى لسبس ولذلك استقر الرأي بيني وبينه على أن يكون موضوع بحثي لنيل درجة الماجستير في التاريخ الحديث : « امتياز حفر قناة السويس في عهد سعيد . وصلة ذلك بأعمال السان سيمونيين وجهود فردينان دى لسبس لشرح طريق هائي في برنخ السويس » وهو البحث الذي أنشره اليوم .

وسرت لهوينا في إعداد البحث حتى يكون طابعه متفقاً مع طابع الأستاذ المشرف وهو الطابع الذي سعت إلى التطبع به ، وفي أثناء اشتغالي في البحث صدر قرار تأميم شركة قناة السويس في السادس والعشرين من يوليو ١٩٥٦ ؛ فزاد ذلك من أهمية الموضوع ؛ وإن كان بحثي لا يتناول جانباً برفاً كذلك الجوانب التي تناولتها المؤلفات والبحوث التي صدرت عن قناة السويس عقب عام ١٩٥٦ .

وتجلى إصاليته — رحمه الله — وطابعه العلمي في عدم الموافقة على طبع البحث بسبب تعذر الاطلاع على الوثائق التاريخية المتصلة بالموضوع والموجودة بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة لأسباب خارجة عن إرادتي ؛ على الرغم من أنني كنت قد أطلعت على كثير من المصادر الأصلية مثل كتابات المعاصرين ممن شاركوا بدرجات متفاوتة في أحداث الفترة موضع البحث ؛ وبترجيئه أمكنني الحصول على بعض الأوراق الأمريكية من دار الوثائق القومية بواشنطن ؛ كما استطعت الحصول على بعض الوثائق من دار المحفوظات النسائية بفينا ، وهذه وتلك تحوى الكثير من المادة العلمية الجديدة عن الموضوع .

وأخيراً زالت العوائق التي حالت بيني وبين وثائق دار الوثائق التاريخية بالقاهرة ؛ وبذلك أصبح في استطاعتي إتمام البحث ليخرج بالصورة التي كان يريد أستاذي ، وتمكنت من إنجاز البحث في عام ١٩٦٠ ، كان لي — رحمه الله — خلال هذه الفترة نعم المرشد الهادي ، الذي يضيء لي الطريق ، ويأخذ بيدي وسط أمواج البحث العلمي العاتية .

(و)

وبعد أن اعتمد البحث وشرعت في طبعه أخذ المرض ينال منه ، فانتهيت من طبع البحث وانتظرت أن ينعم الله عليه بالشفاء ، وعلى الرغم من أن فترة مرضه طالت فقد آثرت الانتظار ولو طال ، فاكنت لا تصور أن تنعقد لجنة علمية لمناقشة البحث الذى أعدده تحت إشرافه دون أن يكون ممثلاً فيها ، وهو الأستاذ المعلم ، وما كانت نفسى لتطاول على قبول فكرة كهذه ، وعندما طال الانتظار وجدت من حولى من الزملاء والأصدقاء يلحون على من أجل تقديم البحث المناقشة لإرضاء له هو فما كان يجب أن يضار أحد بسببه ، وذهبت — والدموع فى عيني — إليه وهو فى فراش المرض لى يكتب بصلاحيته البحث المناقشة متمنياً لى التوفيق .

*

**

ولم يكن من المعقول أن يناقش بحث تاريخى عن قناة السويس دون أن تضم لجنة المناقشة عالماً جليلاً آخر هو الأستاذ الدكتور عبد العزيز محمد الشناوى ، فهو أستاذ غزير المادة متمكن منها ، يتميز هو الآخر ببحوثه الأكاديمية الأصيلة ، وكانت له — فى ذلك الوقت — بحوث ودراسات رصينة فى موضوع قناة السويس بالذات ، ولذلك فقد اشترك فى لجنة المناقشة مع المرحوم الأستاذ محمد شفيق غربال ، والأستاذ الدكتور محمد أنيس الذى ناب عن الأستاذ الدكتور محمد فؤاد شكرى .

وكان يوم الثالث من يوليو ١٩٦١ — وهو يوم مناقشة رسالتى للماجستير — أول لقاء بينى وبين الأستاذ الدكتور عبد العزيز الشناوى ، وهو لقاء استمر منذئذ على الخير وفى الخير ، ولسوف يدوم بإذن الله ، فمن ناحية أعجب بالبحث والمجهود الذى بذل فيه والجديد الذى تضمنه ، ومن ناحية اكتشفت — فى أثناء المناقشة — جوانب فيه شدت لى ، وأخذت صلتى العلمية به تزداد وثوقاً ورسوخاً ، وكأنما أراد الله سبحانه وتعالى أن يعوضنى به عن أستاذى الأول الدكتور محمد فؤاد شكرى ، فكان أن أخذ الأستاذ الدكتور عبد العزيز الشناوى بيدي فى بقية الطريق الذى بدأت مع الأستاذ الدكتور فؤاد شكرى ، وكان لى شرف وحظ التتلمذ على

(ز)

على يديه ، فأشرف بأكاديميته وأصالته على رسالتي عن . « الشرق العربي » إبان الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ - ١٩٢٠) ، التي حصلت بها عام ١٩٦٩ على درجة الدكتوراه في التاريخ الحديث من جامعة الأزهر ، وهي الجامعة العربية التي تشرفت بالحصول على الدكتوراه منها ثم بالتدريس فيها ، ولا زلت حتى الآن أتهلذ عليه ، فطالب العلم سيظل تلميذا أبد الدهر ، ينهل من معينه الذي لا ينضب ، أحظى بتوجيه الأستاذ وإرساداته السديدة ، وعظمه ورعايته ، في أبوة حانية ، ولمننى لأرجو الله أن يسبح عليه بعممة الصحة ويمده بروح من عنده ، ويبقيه ذحرا للبحث التاريخي الخلاق ، حتى ننتفع وينتفع العالم العربي والعالم الإسلامي بعلمه الغزير وإخلاصه ودأبه ، فهو عالم جليل ، عاكف في محراب العلم بما فيه من إرهاق وعنت .

ولمننى إذ أسأل المولى الكريم أن ينزل شآبيب رحمته على روح أستاذي الأول المرحوم الدكتور محمد فؤاد شكرى ، فإننى أسأله سبحانه أن يطيل لنا في حياة أستاذي الدكتور عبد العزيز الششاوى ويتعه بالصحة وينفعنا بعلمه ، إنه سميع مجيب .

دكتور

محمود حسن صالح منسى
جامعة الأزهر

القاهرة في الرابع عشر من دى الممودة ١٣٩٠ هـ
الثاني عشر من شابر ١٩٧١ م

مقدمة

تعددت البحوث التي تناولت مشروع توصيل البحرين المتوسط والاحمر بقناة ملاحية ، ولما كان (فردينان دى لسيبس) هو الشخص الذى قدر له أن يقوم المشروع إلى نهايته بنجاح فقد صار المشروع لا يقتصر إلا باسمه ، وقصرت معظم الدراسات اهتمامها على بحث المشروع منذ ظهور (دى لسيبس) على مسرحه وسلطات الأضواء عليه وحده وحظى دون غيره بكل العناية والتقدير .

ولذلك فقد شعرت وأنا أبحث فى تاريخ قناة السويس أنه يجب ألا ننسى - فى عمرة نجاح (دى لسيبس) - أعمال أولئك الذين سبقوه وبذلوا من أجل مشروع توصيل البحرين جهودا لا سبيل إلى نكرانها وبخاصة جماعة السان سيمونيين الذين جاهدوا من أجل تنفيذ المشروع سنوات طويلة سواء فى النواحي الفنية الهندسية أم فى النواحي السياسية خصوصا وقد اختلفت الآراء حول حقيقة العلاقات التى قامت بين (دى لسيبس) والسان سيمونيين ، فذهب البعض إلى حد القول بأن (دى لسيبس) عندما جاء إلى مصر إنما كان موفدا من قبل السان سيمونيين للحصول على امتياز حفر القناة باسمهم بينما أنكر (دى لسيبس) قيام أى علاقات بينه وبينهم .

ومع ثم فقد نشأت لدى فكرة بحث جهود السان سيمونيين من أجل توصيل البحرين المتوسط والاحمر . ولما كان هؤلاء أصحاب مذهب اشتراكي معروف فقد صار من الضروري البحث فيما إذا كان مشروع توصيل البحرين يرتبط لديهم بالمبادئ التى آمنوا بها والآراء التى اعتنقوها سواء أكانت اقتصادية أم اجتماعية أم سياسية ، ثم البحث عن الأسباب التى أدت إلى إخفاقهم فى تنفيذ المشروع .

وقد أوضح الفصل الأول نشأة جماعة السان سيمونيين فى فرنسا أثناء الربع الأول من القرن التاسع عشر والمبادئ الاشتراكية التى آمنوا وبشروا بها فى فرنسا سواء فى عهد زعيمهم الأول (سان سيمون) أم فى عهد خليفته الأب

(ط)

(بروسبير انفانتان) ثم تعرض البحث في هذا الفصل أيضاً لعلاقة مشروع قناة السويس بالمبادئ السان سيمونية ، وكيف أنهم بالدعوة إلى هذا المشروع ومحاولة تنفيذه إنما كانوا يحاولون تحقيق أفكارهم ومبادئهم .

وقد أعد السان سيمونيون أنفسهم للقيام بمهمة تنفيذ المشروع وبحتوه من جميع نواحيه السياسية والفنية ، ثم ولوا وجوههم شطر مصر عام ١٨٣٣ للشروع في تنفيذه ، وقد تعرض الفصل الثانى لاستعدادات السان سيمونيين هذه ثم رحلتهم إلى مصر .

ثم تناول الفصل الثالث نشاط السان سيمونيين في مصر في المجالات الأخرى بعد أن صار من الصعب عليهم إقناع محمد على بتنفيذ مشروع القناة ، وأوضح البحث الجهود التى بذلها كثير من أعضاء الجماعة السان سيمونية في كثير من المحالات في مصر وخاصة في المجال التعليمى حتى بعد عودة زعيمهم (انفانتان) وبعض أتباعه إلى فرنسا في نهاية عام ١٨٣٦ .

وتناول الفصل الرابع الجهود التى قام بها آخرون — غير السان سيمونيين من أجل تنفيذ مشروع القناة سواء في المحال الفنى مثل المهندس الفرنسى (لينان دى بلفون) الذى كان في خدمة الحكومة المصرية أم في المحال السياسى مثل جمعية ليزج التى تكونت بألمانيا عام ١٨٤٥ ، وهى جميعا جهود كان لها أثرها وأفاد منها السان سيمونيون عندما تابعوا نشاطهم وجهودهم من أجل المشروع مرة أخرى حاولوا فيها تفادى أخطاءهم في المرة الأولى ، ويتجلى نشاط السان سيمونيين في المرحلة الثانية في إنشاء جمعية دراسات قناة السويس ونشاطها الفنى الذى اضطلعت به مجموعات الهندسية الثلاث ، والمشروعات المختلفة لتوصيل البحرين التى وضعها بعض أعضاء جمعية الدراسات لتوصيل البحرين المتوسط والآخر بشكل أو بآخر ، وهذا ما تناوله الفصل الخامس .

ولما كانت هذه الجهود العظيمة التى بذلتها جمعية دراسات قناة السويس لم تلتهم بالنجاح في تنفيذ المشروع فقد كان لا بد من تخصيص الفصل السادس لدراسة الأسباب التى أدت إلى فشل الجمعية سواء اكانت اسباباً ترجع إلى السان سيمونيين

(ى)

أنفسهم أم إلى الدول الأوروبية وبخاصة انجلترا والنمسا ، أم إلى موقف الحكومة العثمانية ، أم إلى سياسة ولاية مصر مثل محمد علي وابنه عباس الأول ، مع توضيح أنه على الرغم من هذا الفشل فقد استمرت مساعي السان سيمونيون من أجل تنفيذ المشروع ، تلك المساعي التي استمرت إلى أن ظهر (دى لسبس) على مسرح المشروع . ومن القضايا الهامة التي حاول البحث أن يدل فيها برأى حاسم مستنداً إلى مصادر أصلية لا يرقى إليها الشك فضية العلاقة بين السان سيمونيون و (فردينان دى لسبس) وهل جاء إلى مصر حقاً موفداً من قبل جمعية الدراسات التي كونها السان سيمونيون ليحصل على امتياز حفر القناة باسم الجمعية ، أم لم تقم أية صلة بينه وبينهم كما يقول (دى لسبس) ؟ وقد استلزم هذا دراسة جهود (دى لسبس) وعلاقته بالمشروع قبل أن يحى إلى مصر عام ١٨٥٤ وذلك لكشف ما تخل هذه الجهود من علاقات بينه وبين السان سيمونيون .

ومن أجل إزاحة الستار عن حقيقة العلاقات بين (دى لسبس) والسان سيمونيون، والوصول إلى رأى قاطع تدعمه الأسانيد التاريخية الدامغة واستخلاص الحقائق الثابتة كان لا بد من الاعتماد على أدلة متعددة منها مكاتبات أعضاء جمعية الدراسات ، ومن بينهم شخصيات كانت موضع احترام (دى لسبس) وتقديره ، وظلوا على علاقات طيبة به حتى بعد انشقاقه عن جمعية الدراسات ، ومنها مراسلات (دى لسبس) نفسه التي تضمنتها مؤلفاته ، وقد تناول الفصل السابع من الدراسة هذه الأدلة جميعاً ، مع الإشارة إلى مظاهر انشقاق (دى لسبس) عن جمعية الدراسات والدوافع الحقيقية وراء هذا الانشقاق .

وإذ استأثر (دى لسبس) بالمشروع مستعيناً في ذلك بعلاقاته الشخصية بوالى مصر (محمد سعيد) فقد أهتم البحث بعد ذلك بجهود (دى لسبس) من أجل تنفيذ المشروع ، منوهاً من حين لآخر بما كان يبذله السان سيمونيون من جهود تأييداً لمساعي (دى لسبس) وتلك في ذاتها كانت حقيقة تؤكد علاقاتهم الوثيقة به ، فتناول الفصل الثامن الامتياز الأول (٣٠ نوفمبر ١٨٥٤) بالتحليل ، ثم مساعي (دى لسبس) في الآستانة من أجل الحصول على موافقة حكومة الباب العالي على الامتياز (الفصل التاسع) ، ثم مساعي (دى لسبس) في انجلترا للقضاء على المعارضة الشديدة التي كانت تبديها الحكومة الإنجليزية للمشروع حفاظاً على مصالحها

(ك)

في الهند على وجه الخصوص (الفصل العاشر) ، وكذلك الجهود الفنية التي بذلت من أجل الاستقرار على مشروع محدد لتوصيل البحرين ويتمثل ذلك في جهود اللجنة الدولية (الفصل الحادى عشر) ، ثم صدور الامتياز الثانى (١٨٥٦ يناير) ومناقشة أهم النفائض التي شابهته وهى مسألة العمال المصريين ، والتنازل عن أراضى مصرية ، ومسألة الحياد (الفصل الثانى عشر) .

وإذا كان (دى لسبس) قد نجح في تنفيذ المشروع فقد كان من أهم أسباب نجاحه تأييد والى مصر (محمد سعيد) له وللشروع فقد منح (دى لسبس) كثيرا من الامتيازات والتسهيلات التي لولاها لآخفق (دى لسبس) في السويس مثلبا أحقق بعد ذلك في بناما . وقد علل الكثيرون الامتيازات السخية التي منحها (سعيد) (لى لسبس) بتلك الصداقة الوطيدة التي كانت تربط بينهما حسب ، ولما كان هذا السبب لا يكتفى وحده لى يعهد حاكم دولة لى أحد الأفراد لتنفيذ مثل هذا المشروع الضخم الخطير فقد عنى البحث في الفصل الثالث عشر والآخر بجلاء الأسباب الحقيقية التي تكن وراء هذا التأييد .

ولما كان الهدف من هذا البحث تحرى الحقائق لرسم صورة صادقة للجهود التي بذلت سواء من جانب السان سيمونيون أم من جانب (فردينان دى لسبس) حتى عام ١٨٥٦ من أجل توصيل البحرين المتوسط والآخر فقد كان لابد من الرجوع لى المصادر الأصلية حتى يكون عرض الوقائع وتفسيرها سليما صحيحا ، ولذلك فقد اعتمد البحث على الوثائق التركية والإنجليزية الموجودة بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة ، ولى جانب ذلك فقد أمكن الحصول على عدد غير قليل من الوثائق النسوية مصورة (بالميكرو فيلم) من دار المحفوظات النسوية بفينا .

Haus, Hof und Staat archiv Vienne

وفد كان لهذه الوثائق أهميتها حيث أن النساء كانت في طليعة الدول المهمة بالقناة بين البحرين ؛ كما أن الشعبة النسوية في جمعية دراسات قناة السويس التي أسسها السان سيمونيون في أواخر عام ١٨٤٦ كانت أنشط شعب الجمعية في بحوث القناة وكان رئيسها (نجريللى) هو الوحيد من أعضاء الجمعية الذى تابع جهوده مع (دى لسبس) ، ثم إن هذه الوثائق كانت الوحيدة التي أمكن الحصول عليها قبل إعادة فتح دار الوثائق التاريخية بالقاهرة في أواخر عام ١٩٥٨ .

(ل)

ولإلى جانب ذلك فقد تبين لنا أثناء البحث أن للوثائق الأمريكية أه
فى جلاء بعض عناصر الموضوع وخاصة ما يتصل بحقيقة الدوافع التى شج
(سعيد باشا) على تأييد (دى لسبس) ومشروع القناة ذلك التأييد المطلق و
تعذر علينا الحصول على الأوراق الأمريكية الخاصة بمشروع القناة ضمن مجموع
الوثائق التاريخية بالقاهرة فهد حصلنا — بطريق الشراء — على هذه الأوراق
مصوره (بالميكرو فيلم) من دار الوثائق القومية بواشنطن وقد لقينا من المستو
فيها كل تشجيع .

ولإلى جانب هذه الوثائق غير المطبوعة اعتمد البحث على ما كتبه المعاصر
وحاصة أولئك الذين شاركوا — بدرجات متفاوتة — فى بحث المشروع وتنفيذ
وعاصروا أحداثه خلال الفترة موضع البحث وبخاصة (لينان دى بلفوا
و (نجريللى) و (رت) بالإضافة إلى رسائل وآراء زعماء جماعة السان سيمون
التي نشرت فى مؤلفهم المعروف أعمال سان سيمون واتفانتان . علاوة
ما نشره (دالمانى D'alleman) فى مؤلفه عن السان سيمونيين من أوراقهم المحفو
بمكتبة الترسانة Arsenal بباريس والى عهد اليه بتنظيمها منذ عين بهذه المسك
عام ١٨٨٧ .

ولا يسعنى إلا أن أشيد بالمعونة التى لقيتها أثناء البحث من المسؤولين فى د
المحفوظات النمساوية بفيينا ، ودار الوثائق القومية بواشنطن ، كما أنوه بالمعو
الصداقة التى لقيتها من العاملين بدار الوثائق القومية بالقاهرة وفى مقدمتهم المرحو
الاستاذ محمد عبد الفتاح موسى ، وكذلك من مكتبة الجمعية الجغرافية المصر
وخاصة السيد جان كاتا فاجو ، فانا مدين لهم جميعا بالفضل جزاهم الله عنى كل خير

والله ولى التوفيق ؟

الرابع عشر من دى القعدة سنة ١٣٩٠ هـ
الحادى عشر من يناير سنة ١٩٧١ م

دكتور محمود صالح مفسى

جامعة الأزهر

فهرس الموضوعات

| صفحة | |
|---------|--|
| ٥ | وفاء وتقدير |
| ٦ | مقدمه |
| ٧ | فهرس الموضوعات |
| ٣٧ - ١ | الفصل الأول - مشروع القناة في تفكير السان سيمونيون |
| ١ | السان سيمونيون |
| ٩ | السان سيمونيون ومشروع القناة |
| ١٤ | مشروع القناة في تفكير السان سيمونيون السياسى .. |
| ٢٤ | المشروعات السابقة لتوصيل البحرين |
| ٣٠ | مشروع (لوبيير) |
| ٥٦ - ٣٨ | الفصل الثانى - محاولة السان سيمونيون الاولى |
| ٣٨ | الإعداد لتنفيذ المشروع |
| ٤٣ | فكرة الحياض |
| ٤٥ | الرحلة |
| ٥١ | استعدادات السان سيمونيون |
| ٧٣ - ٥٧ | الفصل الثالث - نشاط السان سيمونيون في مصر |
| ٥٧ | السان سيمونيون ومشروع القناطر |
| ٦٤ | السان سيمونيون ونشاطهم التعليمى في مصر |
| ٩٧ - ٧٤ | الفصل الرابع - استمرار بحوث القناة |
| ٧٤ | (لبنان) ومشروع توصيل البحرين |
| ٧٥ | مشروع (لبنان) الاول غير المباشر |
| ٧٩ | مشروع (لبنان) الثانى المباشر |
| ٨٢ | اتفاق (لبنان) - (اندرسون) |
| ٨٧ | السان سيمونيون يتابعون نشاطهم |

| صفحة | |
|-----------|---|
| ٩٢ | جمعية لبيزج (١٨٤٥) |
| ٩٨ — ١٢٩ | الفصل الخامس - جمعية دراسات قناة السويس |
| ٩٨ | تأسيسها |
| ١٠٤ | موقف الدول من جمعية الدراسات |
| ١٠٧ | نشاط جمعية الدراسات |
| ١٠٩ | أعمال البعثة الفرنسية وتقرير (تالابو) |
| ١١٩ | مشروعات جمعية الدراسات لتوصيل البحرين |
| ١١٩ | مشروع (تالابو) |
| ١٢٤ | مشروع (بارو) |
| ١٢٥ | مشروع (نجريللى) - القناة المباشرة |
| ١٢٧ | الموازنة بين أفضلية المشروعات المختلفة |
| ١٣٠ — ١٥٧ | الفصل السادس - العقبات فى سبيل جمعية الدراسات |
| ١٣٠ | أسباب ترجع للسان سيمونيين أنفسهم |
| ١٣٥ | سياسة انجلترا |
| ١٣٩ | مسئولية النمسا عن تعطيل المشروع |
| ١٤٢ | موقف الحكومة العثمانية |
| ١٤٢ | موقف (محمد على) |
| ١٤٧ | (عباس) وأزمة التنظيمات وتنفيذ مشروع الخط الحديدى |
| ١٥٤ | استمرار مساعى السان سيمونيين |
| ١٥٨ — ٢٠١ | الفصل السابع - (دى لسبس) وعلاقاته بالسان سيمونيين |
| ١٥٨ | (دى لسبس) بين مادحيه وقادحيه |
| ١٦١ | (دى لسبس) قبل أن يظهر على مسرح مشروع القناة |
| ١٦٨ | تبلور فكرة القناة فى ذهن (دى لسبس) |
| ١٧٤ | علاقات (دى لسبس) بالسان سيمونيين |
| ١٨٨ | مظاهر انشقاق (دى لسبس) |
| ١٩١ | أسباب انشقاق (دى لسبس) |

| صفحة | |
|-----------|--|
| ٢٣٠ — ٢٠٢ | الفصل الثامن - (دى لسبس) والامتياز الأول |
| ٢٠٢ | وصول (دى لسبس) إلى مصر |
| ٢١٢ | الامتياز الأول (٣٠ نوفمبر ١٨٥٤) |
| ٢٢٠ | موقف الدول من الامتياز |
| ٢٢٢ | موقف السان سيمونيون من الامتياز |
| ٢٢٤ | رحلة (دى لسبس) الاستكشافية في برزخ السويس |
| ٢٢٨ | المشروع التمهيدى |
| ٢٦٥ — ٢٣١ | الفصل التاسع - مساعى (دى لسبس) في الآستانة |
| ٢٣١ | رحلة (دى لسبس) إلى الآستانة |
| ٢٤٥ | السان سيمونيون يؤيدون مساعى (دى لسبس) |
| ٢٩٣ — ٢٦٦ | الفصل العاشر - معارضة انجلترا لمشروع القناة |
| ٢٦٦ | مساعى انجلترا لعرقة المشروع |
| ٢٧٤ | أسس معارضة انجلترا للمشروع |
| ٢٧٩ | رحلة (دى لسبس) إلى انجلترا |
| ٣٢٣ — ٢٩٤ | الفصل الحادى عشر - اللجنة الدولية |
| ٢٩٤ | تكوين اللجنة الدولية |
| ٢٩٨ | رحلة اللجنة إلى مصر وبحوثها |
| ٣٠٩ | التقرير الموجز للجنة الدولية |
| ٣١٣ | موقف الحكومة الانجليزية |
| ٣١٦ | التقرير المفصل للجنة الدولية |
| ٣٢١ | جهود اللجنة الدولية في الميزان |
| ٣٤٧ — ٣٢٤ | الفصل الثانى عشر - الامتياز الثانى |
| ٣٢٤ | عرض وتحليل لمواد الامتياز الثانى |
| ٣٣٠ | العمال المصريون |
| ٣٣٩ | مسألة التنازل عن أراضى مصرية |
| ٣٤١ | الامتياز الثانى والحياد |

| صفحة | |
|-----------|---|
| ٣٦١ — ٣٤٨ | الفصل الثالث عشر - عوامل نجاح (دى لسبس) |
| ٣٤٨ | سياسة سعيد |
| ٣٥٦ | تأييد فرنسا للمشروع |
| ٣٧٩ — ٣٦٢ | ملاحق : |
| | ملحق رقم ١ : قائمة بمعاوني (انفانتان) في أثناء رحلته |
| ٣٦٣ — ٣٦٢ | إلى مصر (١٨٣٣ - ١٨٣٦) |
| | ملحق رقم ٢ : تقرير جمعية ليبزج الألمانية إلى (مترنيخ) |
| ٣٦٦ — ٣٦٤ | في ٢٥ أبريل ١٨٤٥ |
| | ملحق رقم ٣ : خطاب الاب (انفانتان) إلى المهندس |
| ٣٦٩ — ٣٦٧ | النسوي (نجريلى) في ٢٣ أغسطس ١٨٤٨ |
| | ملحق رقم ٤ : تنظيم مجلس إدارة الشركة العالمية لقناة |
| | السويس كما وضعته جمعية دراسات قناة |
| | السويس ورفعته إلى (نابوليون الثالث) |
| ٣٧٣ — ٣٧٠ | في فبراير ١٨٥٥ |
| | ملحق رقم ٥ : تقرير (نجريلى) إلى الارشيدوق (فردينان |
| | مكسمليان) في ٢٦ فبراير ١٨٥٥ عن |
| ٣٧٥ — ٣٧٤ | نشاط جمعية دراسات قناة السويس |
| | ملحق رقم ٦ : خطاب (ارليه دوفور) إلى (نجريلى) في |
| | ٢٠ يونيو ١٨٥٥ بخصوص تطور العلاقات |
| ٣٧٩ — ٣٧٦ | بين (دى لسبس) وجمعية الدراسات |
| ٣٨٩ — ٣٨٠ | مصادر الدراسة |
| ٣٩٠ | دليل |
| | فهرس الخرائط والرسوم : |
| ٣٤ | ١ — خريطة لمشروع لوبر لتوصيل البحرين |
| ٧٦ | ٢ — خريطة لمشروعات لبنان لتوصيل البحرين .. |
| ١١٨ | ٣ — خريطة لمشروعات تالابو |
| ١٢٣ | ٤ — رسم توضيحي للعبور في مشروع تالابو غير المباشر |

الفصل الأول

مشروع القناة في تفكير السان سيمونيون

السان سيمونيون :

كان تنفيذ مشروع قناة السويس ثمرة جهود متتابة في عهود مختلفة ساهم فيها كثيرون منهم السان سيمونيون الذين يحتلون — في تاريخ مشروع توصيل البحرين المتوسط والاحمر — مكانة مرموقة بفضل جهودهم التي بذلوها من أجل تنفيذ هذا المشروع .

والسان سيمونيون هم أصحاب المذهب الاشتراكي الذي نشأ في فرنسا خلال الربع الأول من القرن التاسع عشر على يد (الكروت هنري دى سان سيمون)^(١). وكان (سان سيمون) قد سافر في شبابه إلى أمريكا في عام ١٧٧٨ فساهم في حرب الاستقلال الأمريكية ، وهناك تشبع بالمبادئ الجمهورية ، وبعد انتهاء حرب الاستقلال غادر الولايات المتحدة وأخذ يطوف ببعض أقطار أمريكا الجنوبية ، فر بالمكسيك في عام ١٧٨٤ — وكانت إذ ذاك تابعة لإسبانيا — وفي أثناء وجوده بالمكسيك عرض (سان سيمون) على حاكمها فكرة حفر قناة (انبارتيدو INPARTIDO) لتصل ما بين المحيطين الأطلسي والهادي ، لكن هذه الفكرة لم تصادف حماساً أو تشجيعاً من حاكم المكسيك فغادر (سان سيمون) البلاد عائداً إلى فرنسا فوصلها في أواخر عام ١٧٨٤^(٢) دون أن يقدر لمشروع قناة المكسيك أن ينفذ . واستمر (سان سيمون) في الخدمة العسكرية حتى عام ١٧٨٥ حين تركها ، ثم سافر في عام ١٧٨٧ إلى أسبانيا حيث تقدم — بالاشتراك

(١) ولد Claude Henri de Rouvroy de Saint Simon

(١٧٦٠-١٨٢٥) في باريس في ١٧ أكتوبر عام ١٧٦٠ ودخل في خدمة الجيش الفرنسي منذ عام ١٧٧٧

(٢) D' Allemagne, R. : Les Saint Simoniens, p. 6.

دكتور محمد طلعت عيسى : أتباع سان سيمون ص ٥٦

مع الكونت (دى كاباروس De Cabarrus) مدير بنسك (سان شارل St. Charles) بفرنسا — باقتراح إلى الحكومة الأسبانية لشق قناة تصل مدريد بالبحر المتوسط ، وقدموا للحكومة الأسبانية خطة لتمويل المشروع وتوفير الأيدي العاملة اللازمة لتنفيذه ، لكن الحكومة الأسبانية لم تنسأ أن تنفذ المشروع فعاد (سان سيمون) إلى فرنسا في عام ١٧٨٩ حيث كانت قد اندلعت بها بيران الثورة الفرنسية الكبرى ، ولم يشأ (سان سيمون) أن يساهم في أحداثها سواء مع أنصار الثورة أو مع المتمسكين بالنظام القديم فاعتزل في مقاطعة (بيرون Peronne) التي كانت تنتمي إليها أسرته (١) .

وفي بلدة (فلافي Flavy) بمقاطعة (بيرون) انتخب الفلاحون (سان سيمون) في ٧ فبراير عام ١٧٩٠ رئيساً للجنة التي وكل بها اختيار أعضاء المجلس البلدي ، وفي خطبة له في أعضاء هذه اللجنة أعلن (سان سيمون) أن الناس جميعاً سواسية ، وربعه في تأكيده هذا القول ، وحتى لا يدخل في روع بقية أعضاء اللجنة أنه يتميز عنهم بلبق (كونت) الذي ورثه عن أجداده ، أعلن (سان سيمون) تنازله عن اللقب واعتزازه بأن يكون مواطناً بحسب (٢) .

وفي أثناء اعتقال (سان سيمون) في مقاطعة (بيرون) أخذ يفكر في أحسن الوسائل التي يمكن أن تؤدي إلى النجاة بالإنسان والمجتمع الإنساني كله . وفي ذلك الوقت أيضاً اتصل (سان سيمون) بسفير بروسيا في لندن ويدعى (دى ردرن De Redern) — وكانا قد التقيا قبل ذلك في أسبانيا — وقد أدى هذا الاتصال إلى إثارة شكوك العاقبة نحو (سان سيمون) فوضعه في قائمة المشبوهين ، واعتقل لمدة أحد عشر شهراً في سجن (سان بلاجي Saint pelagie) ثم في سجن (لوكسمبورج) ولم يفرج عنه إلا بعد سقوط (روبسبير) في يوليو سنة ١٧٩٤ (٣) .

(١) D' Allemagne, p. 6.

(٢) Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T. I, p. 15 ;

D' Allemagne, p. 6.

D' Allemagne, p. 7.

(٣)

واستمر (سان سيمون) يوالى تفكيره فى إعادة تنظيم المجتمع ، وأصبح يعتقد أنه يقع عليه عبء هذا العمل الذى كان - فى رأيه - لا يتحقق إلا بوسيلتين هما العلم والصناعة ، ولذلك وثق (سان سيمون) صلته بكثير من الشخصيات العلمية والفنية والأدبية فى ذلك الوقت، وأصبح مسكنه فى شارع (فيفين Vivienne) ملتقى كثير من رجال العلم ، كما تعرف بكثير من أساتذة مدرسة (الهندسة العليا Politechnique) وبعض أساتذة مدرسة الطب . وبعد صلاح (اميان Amiens) فى مارس ١٨٠٢ سافر (سان سيمون) إلى انجلترا للتعرف على النشاط العلمى فيها ، كما طاف بألمانيا وسويسرا ، ولما شح لديه المال اضطر أن يشتغل ناسخاً وكان دخله من هذا العمل لا يكفيه . ولما كان فى حاجة إلى المال حتى يعمل على نشر المعارف العلمية فقد قبل ما عرضه عليه أحد أصدقائه ويدعى (ديار Diard) ، فعاش فى كنفه ، واستطاع أن يؤلف بعض الكتب أحدها بعنوان « مقدمة للأعمال العلمية فى القرن التاسع عشر » (١) . ولما توفى (ديار) فى عام ١٨١٠ عاد (سان سيمون) إلى فقره وبؤسه فصار لا يستطيع أن ينشر من مؤلفاته سوى بضعة عشرات من النسخ الخطية يبعث بها إلى معارفه مقرونة بطلب العون والمساعدة، وفى أبريل عام ١٨١٥ حصل (سان سيمون) على وظيفة مساعد أمين فى مكتبة (الترسانة Arsenal) إلا أنه لم يستمر فيها سوى شهور قليلة .

وفى عام ١٨١٦ استطاع (سان سيمون) أن يقنع بعض أصدقائه ومعارفه بالمساهمة فى إصدار صحيفه شهرية باسم الصناعة (L'Industrie) لنشر البحوث العلمية المتصلة بتقديم الصناعة، إلا أن هذه الصحيفة لم تلبث أن توقفت عن الصدور منذ عام ١٨١٨ لأن معظم المساهمين تخلوا عن مساعدة (سان سيمون) لعدم موافقتهم على ما كان ينشر فى هذه الصحيفة من آراء (٢) .

وفى عام ١٨١٩ أصدر (سان سيمون) صحيفه السياسة (La Politique)

(١) Introduction aux Travaux Scientifiques au XIXe Siècle

وقد طهر هذا الكتاب فى جزء من عامى ١٨٠٧ و ١٨٠٨

D'Allemagne, R. Les Saint Simoniens, p. 10

(٢)

بمعونة صديقه الفيلسوف والعالم الرياضى الفرنسى (أوجست كزنت Auguste Comte) (١) .

ولقد شرح (سان سيمون) آراءه فى التصنيع فى كتاب بعنوان (المنظم L'Organisateur) وكان فى عدة أجزاء ، ظهر الجزء الاول منها فى نوفمبر عام ١٨١٩ ، ولم يحل سوى نقص المال لديه دون الاستمرار فى إصداره بعد مارس عام ١٨٢٠ . ولما ضاقت به السبل أقدم على محاولة التخلص من حياته فأطلق الرصاص على نفسه لكنه نجا بعد أن فقد إحدى عينيه (٢) .

واستطاع (سان سيمون) — بمعونة بعض أصدقائه أن يصدر عدداً من المطبوعات خلال عامى ١٨٢٣ و ١٨٢٤ ، وكان آخر ما كتبه هو (المسيحية الجديدة Le Nouveau Christianisme) الذى ظهر فى أبريل عام ١٨٢٥ وفيه أوجز (سان سيمون) الرسالة التى يجب أن يصطالحها القرن التاسع عشر ، بالقيام بها ألا وهى تحسين أحوال الطبقة العاملة أكثر الطبقات عدداً وأشدّها بؤساً .

وستط (سان سيمون) فريسة المرض وتوفى فى ١٩ ماير عام ١٨٢٥ ، ولما كان معروفاً عنه قبل وفاته أنه يريد إصدار صحيفة جديدة باسم (المنتج Le Producteur) فقد أخذ أتباعه على عاتقهم تحقيق أمنية زعيمهم الاول فى إصدار هذه الجريدة .

ويعتبر (سان سيمون) مؤسس الاشتراكية الفرنسية ، فقد آمن بالمبادئ الاشتراكية وعمل على نشرها ، ولما كان يعتقد بأن تقدم العالم مرهون بأمرين اثنين هما العلم والصناعة فقد دعا إلى قيام دراة صناعية ، تلك الدولة التى اعتبرها (سان سيمون) نظام المستقبل ، على أن يديرها العلماء لا الطبقات الارستقراطية أو العسكرية ، على أن تستهدف هذه الدولة انتاج الأشياء المفيدة للحياة باستغلال قوى الطبيعة ومواردها استغلالاً علمياً منظم يقوم على التعاون بين الافراد .

(١) عاش (أوجست كزنت) بين عامى ١٧٩٨ — ١٨٥٧

Ibid p. 11.

(٢)

وكان (سان سيمون) يرى وجوب القضاء على الملكية الخاصة لأنها كانت تؤدي — في رأيه — إلى تقسيم المجتمع إلى طبقة من السادة وأخرى من الاتباع أو العبيد ، ولذلك فقد نادى (سان سيمون) بوجوب امتلاك المجتمع لأدوات الإنتاج وذلك حتى يتحرر العامل من الفاقة والبؤس ، ومن الشروط المحففة التي كان يفرضها عليه أصحاب العمل وتضطره ظروفه القاسية من الجوع والحرمان إلى قبولها (١) .

ونادى (سان سيمون) برفع مستوى معيشة العمال المشتغلين بالزراعة أو الصناعة ، وبعدم الالتجاء إلى الأساليب المنافية للإنسانية في استغلالهم لصالح أصحاب رؤوس الأموال . وهكذا كان (سان سيمون) يرى أن صلاح المجتمع مرهون بالقضاء على الملكية الفردية فتغدو المؤسسات الصناعية ملكاً للمجتمع ، وبذلك لا يتحكم أصحاب العمل في العمال ، ويصبح — العمل متوفراً لكل قادر عليه ، ويعطى كل فرد حسب إنتاجه .

ولقد كان (سان سيمون) يتمنى كذلك أن يرى المجتمع الأوروبي وقد ألقى بالسلح ونبتد الحروب وجنح إلى السلام ووسيلة ذلك — في رأيه من أجل السلام العالمي — هي العمل على الحد من التعصب الوطني ، وإيجاد نوع من الاتحاد بين شعوب أوروبا مع احتفاظ كل منها باستقلاله القومي وحكومته المحلية ، على أن تقوم أنظمة متشابهة للحكم في مختلف الأقطار الأوروبية بحيث يصبح من الممكن تقارب الشعوب الأوروبية بعضها من بعض .

وقد نشر (سان سيمون) في أكتوبر عام ١٨١٤ بالاشتراك مع (أوجستان تييرى Augustin Thierry) آراءه بخصوص إعادة تنظيم المجتمع ، وذلك بمناسبة انعقاد مؤتمر فيينا ، فأشار (سان سيمون) إلى أن الساسة المجتمعين في مؤتمر فيينا لم يقدر لجهودهم النجاح في إقرار السلام لأن كلا منهم إنما يمثل مصالح تتعارض مع المصالح التي ينشئها بقية الأعضاء ، ودعا (سان سيمون) في مشروعه من أجل إقرار السلام — إلى جانب قيام أنظمة متشابهة للحكم في الأقطار الأوروبية —

دعا إلى قيام حكومة عالمية مستقلة عن الحكومات الوطنية المحلية ، وأن يقوم إلى جانب الحكومة العالمية برلمان « أعظم » يمثل أعضاؤه سكان أوروبا جميعا ، ويكون اختصاص هذه الحكومة العالمية وهذا البرلمان الأعظم تنفيذ المشروعات العامة التي تعود بالنفع على أوروبا جميعها وعلى المجتمع الأوروبي كله ، أما المشروعات ذات الصبغة المحلية والتي تنحصر فائدتها في نطاق محلي فإنها تكون من اختصاص الحكومات الوطنية المحلية . ولما كان (سان سيمون) يقدر صعوبة تحقيق هذه الأفكار لأن النظام البرلماني لم يكن يقوم في كل الدول الأوروبية وقتئذ ، فقد دعا إلى قيام اتحاد بين الشعبين الإنجليزي والفرنسي كمقدمه لاتحاد بقية الشعوب الأوروبية بعد ذلك (١) .

ومن الأسس الهامة التي قام عليها مذهب (سان سيمون) دعوته إلى تأسيس الجمهورية كنظام للحكم في المجتمع الصناعي الذي نادى بقيامه ، فقد كان (سان سيمون) يرى أن النظام الجمهوري أفضل النظم لأنه في ظله تتوفر الحياة الحرة الكريمة لكل مواطن دون العمل على استغلاله وهو مالم يكن يتوفر - في رأيه - في نظام الملكية الوراثية (٢) .

ولقد دعا (سان سيمون) إلى المبادئ التي صار يؤمن بها فنشر المقالات في الصحف والمجلات التي أصدرها والتي سبقت الإشارة إليها مثل « الصناعة » و « السياسة » و « المنظم » .

وبعد وفاة (سان سيمون) في ١٩ مايو عام ١٨٢٥ تولى زعامة أتباعه (الأب بروسير انفانتان (٣)) بالاشتراك أولا مع أحد السان سيمونيين ويدعى (بازار) ثم بعد ذلك بمفرده منذ عام ١٨٣١ .

(١) D'Allemagne, p. 17, 18.

(٢) دكتور محمد طلعت عيسى : اتماع سان سيمون ٢٣٧

(٣) ولد (بروسير انفانتان Prosper Enfantin) في ٨ فبراير ١٧٩٦ ، والتحق منذ عام ١٨١٣ بمدرسة الهندسة العليا ثم تركها في عام ١٨١٤ ليشارك مع زملائه طلبة المدرسة في الدفاع عن نابليون أثناء عرو الخلفاء لها ، وبعد انتهاء الحرب وسقوط الامبراطورية ترك (انفانتان) الجديدة ليشترك مع أهله في تجارة الديند حتى عام ١٨٢١ حين أخذ مهتم بالمسائل الاقتصادية والسياسية ، ثم تعرف على (سان سيمون) عن طريق (أوليفر رودريج Olinde Rodrigues) تلميذ سان سيمون وصديق (انفانتان) .

وقد استعان اتباع (سان سيمون) في نشر مبادئهم وآرائهم بجريدة (المنتج Le Producteur) التي ذكرنا أن (سان سيمون) كان يفكر في إصدارها قبل وفاته، فاهتم اتباعه وأصدقاؤه وعلى وجه الخصوص (انفانتان) و (رودريج Rodrigues) بإصدارها، فتكونت في يونيو عام ١٨٢٥ شركة ساهم فيها كثير من السان سيمونيين لتمويل الجريدة، وظهر العدد الأول من (المنتج) في أوائل أكتوبر عام ١٨٢٥، إلا أنها لم تلبث أن توقفت عن الصدور منذ ديسمبر عام ١٨٢٦ بسبب عجزها المالي.

وترتب على توقف صحيفة (المنتج) أن تفككت الجماعة السان سيمونية، لكن الاتباع لم يلبثوا أن عاودوا نشاطهم في عام ١٨٢٨ فأحدوا يعقدون الاجتماعات الدورية المنظمة كل يوم أربعاء يتناولون فيها بالشرح المبادئ التي يدعون إليها، ولم يلبث أن زاد عدد المنضمين إليهم وخاصة من طلبة مدرسة الهندسة العليا ولم يعد نشاطهم أو اجتماعاتهم قاصرة على باريس وحدها بل صارت تشمل كثيراً من المدن والأقاليم الفرنسية وعلى الأخص (تولوز) و (مونبلييه) و (ليون) و (متز).

وبعد أن فشل السان سيمونيون في إعادة إصدار صحيفة (المنتج) أخذوا ينشرون بعض المقالات في صحيفة (المنظم L'Organisateur) منذ عام ١٨٢٩، إلا أن هذه الصحيفة لم تعلن صراحة عن نفسها كلسان حال السان سيمونيين إلا منذ عددها الصادر في ١٨ أبريل عام ١٨٣٠، ومع ذلك فإن هذه الصحيفة لم تلبث أن اختفت هي الأخرى فلم تعد تصدر بعد ١٥ أغسطس عام ١٨٣٠^(١).
والأمر الذي يلفت النظر ولا يمكن إنكاره أن مبادئ السان سيمونيين قد جذبت إليها عندئذ كثيراً من الشخصيات البارزة ومن كانوا على قدر كبير من المعرفة في مختلف نواحي النشاط الفكري^(٢).

() D'Allemagne, R Les Saint Simoniens, p. 92.

(٢) ومن أشهر من انضموا إلى جماعة السان سيمونيين :

أوغستان تييري Augustin Thierry أوغست كوت Auguste Comte جان رينو Jean Renaud ، أوليفر رودريج Olinde Rodrigues ، بازارد Bazard ، بير ليرو =

كما أن كثيرين من انضوا تحت لواء السان سيمونيين كانوا من رجال الهندسة الذين تلقوا دراساتهم في مدرسة الهندسة العليا^(١)، والذين كانوا يعتبرون من أقدر الناس على تحقيق أفكار السان سيمونيين وتنفيذ مشروعاتهم، حتى لقد كان (انفانتان) نفسه يعتبر أن مدرسة الهندسة العليا هذه هي المصدر الذي تشيع منه أفكارهم في المجتمع، وأن العلم الذي «رشفه» أعضاء الجماعة في هذا المعهد «الأمير» هو الذي سيغذي الأجيال القادمة^(٢).

وعند ما انضم إلى السان سيمونيين في عام ١٨٣١ الكاتب (بيير ليرو — Pierre Leroux) وهو من الكتاب الأحرار وصاحب جريدة (لوجلوب Le Globe) اتخذ هؤلاء من جريدته أداة لنشر تعاليمهم وآرائهم، واختاروا أحد الاتباع المخلصين وهو (ميشيل شيفالييه M. Chevalier) لإدارة هذه الجريدة.

أما السان سيمونيون فقد عاشوا حياة «اشتراكية» خالصة في حي (منيلمونتان — Menilmontant) أحد أحياء باريس، يخدمون أنفسهم تمشيًا مع مبدأ عدم الاستعانة بالخدم، وارتدوا زياً خاصاً موحداً تميزوا به، يدخل في تكوينه ثلاثة ألوان: الأبيض والأحمر والأزرق رمز الثورة، ولأنه كان لهذه الألوان دلالتها في مذهبهم، فالسروال أبيض واللون الأبيض عندهم شعار الحب الذي بدونه لا يقوم التعاون والإخاء، والقميص أحمر ويرمز اللون الأحمر إلى العمل، ومنديل العنق أزرق وهذا اللون يعبر — في رأيهم — عن الإيمان وهو عنصر ضروري للقيام بأي عمل مشر^(٣).

Pierre Leroux = ميشيل شيفالييه Michel Chevelier ، لا بلاي La Play
لا موريسيير Lamoriciere أربو كاريل Arnaud Carrel ، الأخوة تارو Les Frères
Barraults دوفيرييه Duveyrier ، ارليه دوفور Arlès Dufour هنري فوريل
Henri Fournel ، والأخوة تلابو Les Frères Tallabots
(١) مثل: فوريل، ميشيل شيفالييه، رينو، كازو Cazeaux، تراسون Transon،
مارجيرين Mergerin شارل لامبير Charles Lambert الأخوة طالابو، كابللا Capella،
لامى Lamy ولا موريسيير وغيرهم.

D'Allemagne, p. 87.

(٢)

Carré · Ecrivains et Voyageurs T. 1, p. 260

(٣)

ولم تلبث الحكومة في فرنسا أن رأت في وجود جماعة السان سيمونيين — سبب المبادئ « الغريبة »^(١) التي نادوا بها وقتئذ — خطراً يهدد الأمن العام ونظام الحكم القائم ؛ واتهمتهم بأنهم في أحاديثهم يحصون الناس على الثورة ، ولذلك فسرعان ما عمدت إلى حل جماعتهم وأودع زعماءهم سجن (سان بلاجي) فبقوا في السجن عدة أشهر من ديسمبر عام ١٨٣٢ إلى أول أغسطس عام ١٨٣٣ عندما اعتزموا الرحيل إلى مصر .

◊ ◊ ◊

السان سيمونيون ومشروع القناة :

كان مشروع حفر قناة تصل ما بين البحرين المتوسط والأحمر موضع اهتمام (سان سيمون) الذي راودته فكرة هذا المشروع مثلاً راودته من قبل فكرة مشروع قناة (انبارتيدو) في المكسيك ، ومشروع القناة بين مدريد والبحر المتوسط وهما المشروعان اللذان لم يقدر لهما الخروج إلى حيز التنفيذ . ولقد اقترح (سان سيمون) كذلك فيما كتبه في أكتوبر عام ١٨١٤ - عن إعادة تنظيم العالم - أن تقوم الحكومة « العالمية » المنوى تشكيلها والبرلمان « الاعظم » المنتظر قيامه بالإشراف على تنفيذ المشروعات ذات الصبغة العامة والتي تعود على أوروبا جميعها بالنفع ، وفي مقدمة هذه المشروعات - كما يقول (سان سيمون) شق قناة تربط نهر الدانوب بنهر الراين ، وأخرى تصل نهر الراين ببحر البلطيق^(٢) .

إلا أن (سان سيمون) توفي في عام ١٨٢٥ قبل أن يخطو بمشروع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر سوى مجرد التفكير ، تاركاً هذه الفكرة لاتباعه يتعهدونها ، ولذلك أخذ خليفته (انفانتان) يعمل بهمة ونشاط من أجل شق هذه القناة التي اعتبرها - هي وقناة بناما - ذات أهمية قصوى في سبيل تقدم التجارة وما يترتب على ذلك من نتائج كازدهار الحضارة وربط شعوب العالم بعضها ببعض^(٣) .

(١) Roux, Ch. J. · L'Isthme et le Canal de Suez, T I, p 194

(٢) D'Allèmagne, p 18.

(٣) Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T. XII, p. 4.

ولم تكن كتابات (انفانتان) وحده هي التي تعبر عن أهمية مشروع توصيل البحرين المتوسط والآخر في نظر السان سيمونيين ، بل لقد عبر بقية زعمائهم عن هذا الرأي في المكاتبات التي تبودلت بينهم قبيل رحيلهم إلى مصر لتنفيذ المشروع ، فيذكر (ميشيل شيفالييه) في رسالة منه إلى زميله ارليه دوفور (Ailès Dufour) في ٢٨ أغسطس عام ١٨٣٣ أن توصيل البحرين فكرة صائبة وعظيمة^(١) ، كما صار (فورنل Fournel) يعبر عن نفس هذه الأفكار في رسالته إلى (ارلس دوفور) في ٣ سبتمبر ١٨٣٣^(٢) .

ويرجع اهتمام السان سيمونيين بمشروع القناة بين البحرين المتوسط والآخر ومحاولة تنفيذه ، وتمسكهم به قرابة ربع قرن من الزمان إلى أنه كان شديد الصلة بالمبادئ التي آمنوا وبشروا بها منذ عهد زعيمهم الأول (سان سيمون) ولأنه كان يحقق كثيراً من الأهداف التي يسعون إلى تحقيقها .

ولما كان الآب (انفانتان) قد أعلن أن الواجب يقتضي السان سيمونيين عدم التخلي عن مشروع القناة باعتبار أنه أولى ثمرات سياستهم الاقتصادية^(٣) ، فقد صار ضرورياً معرفة الصلة بين مشروع القناة وبين آراء السان سيمونيين الاقتصادية .

لقد كان التصنيع أساس فلسفة (سان سيمون) الاجتماعية كما كان السان سيمونيون يرون أن الصناعة وحدها هي التي تمكن الإنسان من السيطرة على الطبيعة واستغلال مواردها لفائدة الإنسان ، وفي رأيهم أن المجتمع الصناعي هو أقدر المجتمعات على إسعاد المواطنين ، وأن الدولة الصناعية هي نظام المستقبل^(٤) .

ولكي يستمر النشاط الصناعي ويزدهر المجتمع الصناعي الذي ينادى به

(١) Lettre de Michel Chevalier à Ailès Dufour en 28 Août 1833 . D'Allemagne, p. 360.

(٢) Lettre de Fournel à Ailès Dufour en 3 Sept 1833 Roux, Ch. J : L'Isthme . . T I, p 224—227.

(٣) Micard : Le Canal de Suez et le Genie Français, p. 67

(٤) دكتور محمد طالت عيسى : اتباع سان سيمون ص ٨٨ — ٨٩

السان سيمونيون كان لابد من قيام حركة واسعة للتبادل التجارى بين الشرق والغرب حتى يتيسر الحصول على المواد الأولية اللازمة وحتى يتسنى أن تدور عجلة المصانع وحتى يكن فى نفس الوقت تصريف ما تخرجه المصانع من منتجات و سلع فى أسواق العالم . ويرى السان سيمونيون أن شق القنوات المائية فى مقدمة أنواع المواصلات التى تسهل التبادل التجارى ، والتى تؤدى إلى ازدهار الصناعة لأنها تقرب المسافات البعيدة ، وتلك هى الفكرة التى أراد (سان سيمون) تحقيقها عندما خطرت بباله فكرة مشروع شق قناة بين البحرين المتوسط والاحمر ، وكذلك فكرة شق قناة فى المكسيك تصل المحيطين الاطلسى والهادى ، ثم مشروع قناة بناما للغرض نفسه .

ولقد كان الاتحاد بين الدول من المبادئ الهامة التى قام عليها مذهب السان سيمونيين ؛ فتعتمد الدول إلى التعاون فيما بينها من أجل لإزالة أسباب العداء لدى الشعوب ، والامتناع عن التسلح والاتجاه نحو السلام ، فدعا (سان سيمون) إلى قيام نظم متشابهة للحكم فى مختلف أقطار أوروبا حتى يسهل عليها التفاهم وتتحقق عوامل التنافس ويحل الاخاء محل الانانية ومحل المصالح الذاتية والقومية المحدودة النطاق (١) .

وكان السان سيمونيون يرون أن النزعة القومية سرف تختفى لتحل محلها فكرة الإنسانية العالمية والوحدة المشتركة التى آمنوا بها لما تم ربط جهات العالم بوسائل المواصلات المختلفة وفى مقدمتها القنوات المائية ، لأن هذا سرف يساعد على تقريب أفكار الشعوب بعضها ببعض وعلى العمل من أجل توحيد الاهداف والامانى ، ولذلك فإن (سان سيمون) رغم فشله فى تحقيق فكرة قناة (انبارتيدو) فى المكسيك وقناة مدريد بأسبانيا لم يتخل عن أفكاره بل نادى بحفر قناة فى برزخ السويس ، واستمر أتباعه من بعده يسعون لتنفيذ المشروع تحقيقاً لفكرة الإنسانية العالمية .

وقد أوضح (ميشيل شيفالييه) ذلك فى حديثه عن « نظام البحر المتوسط » ،

إلى قصر (التويلري) أى إلى تولي الحكم ، وصار أتباعه يجبيونه بأن الفرصة لما تسنح بعد ، واعتقد السان سيمونيون أن الواجب يقتضى الملك (لويس فيليب) أن يتخلى لهم عن مكانه لأنهم أكثر منه مقدرة وكفاءة على تسلم أمانة الحكم^(١) .

وقد كتب (ميشيل شيفالييه) — وهو لا يزال فى سجنه وقبل الإفراج عنه فى سنة ١٨٣٣- يتنبأ فى إحدى رسائله بأن السان سيمونيين سوف يكونون فى مقاعد الحكم خلال أربع سنوات فقط بعد عزل (لويس فيليب) . ولم يكن (شيفالييه) يرى ضرورياً أن يرأس الالب (انفانتان) حكومة جمهورية فى فرنسا أو يتولى الوزارة فيها فرد بذاته من قادة السان سيمونيين وزعمائهم بل كان مقصده أن يتولى الحكم فى فرنسا ويشرف على إدارة شئونها اناس يؤمنون وحسب بالمبادئ السان سيمونية التى يكونون قد تشبعوا بها على أيدي المحيطين بالالب (انفانتان)^(٢) .

وقد كان بسبب آراء السان سيمويين الاشتراكية ونزعهم الجمهورية هذه ثم تطلعهم للوصول إلى مقاعد الحكم فى فرنسا أن صاروا موضع كراهية السلطات الفرنسية التى أخذت تنظر إليهم وإلى نشاطهم بعين الريبة والشك، ومنذ عام ١٨٣١ شرعت وزارة الداخلية الفرنسية وإدارة البوايس الفرنسية توجيهان الاتهام ضد جماعة السان سيمونيين وتعاملان على مطاردهم وتبعهم ومرافبة أحاديثهم فى مجتمعاتهم وكتابة التقارير عنهم وعن نشاطهم ، وقد أشار المسئولون فى تقاريرهم هذه إلى اعتبار هذه الجماعة عنصراً من عناصر الفتنة والاضطراب وإلى أن السان سيمونيين إنما يتخذون من العمل على تحسين أحوال الفقراء ستاراً يخفون وراءه نواياهم الحقيقية^(٣) .

ولم تلبث الحكومة أن قدمت فى أغسطس ١٨٣٢ زعماءهم وخصوصاً الالب

D'Allemagne : Les St Simoniens, p. 110 (١)

Lettre de Michel Chevalier à Algae St Hilaire, Sans date, (٢)
Arsenal 7706, citée dans Oeuvres de St Simon . T. IV p 44 ,
D'Allemagne, p 316

Rapport du Prefet de Police en 1er. Nov. 1831, D'Allemagne (٣)
P. 357.

(انفانتان) و (ميشيل شيفالييه) إلى المحاكمة بتهمة القيام بأعمال مضرة بالنظام الاجتماعى القائم وصدر الحكم فى ٣٠ أغسطس ١٨٣٢ بالسجن عاماً على كل من (انفانتان) و (شيفالييه) و (دوفيرييه Duveyrier) مع تغريم كل منهم مائة فرنك ، وتغريم كل (رودريج Rodrigues) و (بارو Barrault) خمسين فرنكاً ، كما نص الحكم على حل الجماعة ومصادرة مطبوعاتها (١) .

وشعر السان سيمونيون بتسده وطأة الحياء التى صاروا يحسونها فى فرنسا بسبب الاضطهاد الذى لاحقهم به هناك السلطات المسئولة ، فكان من رأى (بيتيه Petit) (٢) - وهو يكتب إلى أحد أصدقائه ويدعى (ليوننييه Lemonnier) بعد إخلاء سبيل زعماء السان سيمونيين بأيام قلائل فى أغسطس ١٨٣٣ - أن السان سيمونييين بأفكارهم ومبادئهم قد سببوا المصاعب لفرنسا حتى صاروا مكروهين فيها ، الأمر الذى يجعله يحبذ رحيل الأب. (انفانتان) ليمضى فترة من الوقت بعيداً عن فرنسا حتى يهد لنفسه سبيل العودة « فلا يعود حائفاً مكروهاً مهيناً كما كان ، ولكن ليعود وقد اكتسب محبة الناس وصار هؤلاء يرغبون فى عودته » ، وأما كيف تتم هذه العودة المقترنة بكسب محبة الناس فقد اعتقد (الكسى بيتيه) أن قيام الأب (انفانتان) بعمل مجيد خارج فرنسا يضمن على صاحبه الشهرة كفيلاً وحده بفعل ذلك (٣) .

ولقد كان من هذا رأى كذلك أحد كبار زعماء السان سيمونييين وهو (ميشيل شيفالييه) الذى اعتقد أن رحيل الأب (انفانتان) عن فرنسا سيوفى يودى إلى رد اعتباره (٤) .

(١) ولقد أسأف السان سيمونيون الحكم ونظر الاستئناف فى ١٥ ديسمبر ١٨٣٢ وفيه تأييد الحكم ومذند أودعوا السجن لعصاة مدة العقوبة : D'Allemagne, p. 300
(٢) كان (بيتيه) من الشخصيات البارزة فى جماعة السان سيمونييين وهو من المتخصصين فى الزراعة وسيرد ذكره أثناء رحلتهم إلى مصر .

(٣) Lettre d'Alexis Petit à M. Lemonnier en Août 1833, Arsenal 7771 : D'Allemagne, P. 357

(٤) Lettre de Michel Chevalier à Arlès Dufour en 28 Août 1833, Arsenal 7704 : D'Allemagne, P. 360

(٢ - قناة السويس)

وهكذا نرى أن السان سيمونيين عندما أحسوا بأن حكومة فرنسا قد صارت غير راضية عنهم فإنهم لم يلبثوا أن أخذوا يبحثون عن مشروع يشغلون به جهود جماعتهم يكون ميدانه خارج فرنسا ذاتها ، ومن شأنه العودة بالنفع على فرنسا وتقوية مركزها ، وذلك حتى يكسبوا رضا الحكومة الفرنسية ، ذلك الرضا الذى افتقدوه بسبب أعمالهم وآرائهم التى رأت فيها الحكومة خطورة على الأمن العام وعلى الحكم القائم فى فرنسا آنذاك ، فوجد السان سيمونيون أنهم لن يستعيدوا ثقة الحكومة إلا إذا ابتعدوا عن فرنسا فترة من الزمن يهزمون حلالها بأعمال ترضى عنها حكومتهم .

ولقد كان سبب هذه الرغبة إذاً أن هر رأى السان سيمونيين على الرحيل إلى مصر ، البلاد التى أرادوا أن تقوم بها (خارج فرنسا) أكبر مشاريعهم الإنشائية والعمرانية لإطلاقاً فيقوى بفضلها مركز فرنسا وتحتى حكومتهم ثمارها وأما هذا المشروع الذى أراد السان سيمونيون تنفيذه فكان حفر قناة تربط بطريقه ما — بين البحرين المتوسط والأحمر ، حفاً لقد كان من المنتظر أن يعود المشروع بالنفع العظيم على تجارة العالم بأسره وأن تستفيد كل الأمم من شق مثل هذه القناة ، لكن فرنسا سوف تكسب مجداً ونفخاراً كبيرين لانتباء السان سيمونيين — أصحاب هذا المشروع ومنفذه — إليها ، ولما كانت فرنسا تول هذا المشروع أهمية خاصة فإنه سوف ترتفع بسبب ذلك مكانة السان سيمونيين فى نظر حكومتهم فيثبت لهذه نفعتهم كجماعة تعمل لصالح الأمة (الفرنسية) فتتحدى الحكومة عن سياسة اضطهادهم وإيذائهم .

أما الحكومة الفرنسية فقد كانت تنتظر بترحيب إلى رحيل السان سيمونيين عن فرنسا لأن رحيلهم — على حد قول (أوهار Hoart) أحد الأعضاء البارزين فى جماعة السان سيمونيين — سوف يخلفها من مصدر للقلق والاضطراب فشعرت بشئ من الاطمئنان بمجرد أن علمت باعتزامهم الرحيل عنها^(١) ، وقد بلغ من

Lettre de Hoart à Picard en Septembre 1833, D'Allemagne, (١)

رغبة السلطات الفرنسية في رحيل السكان سيمونيين وترجيحها بمغادرتهم البلاد وتشويقها لسرعة هذا الرحيل أن المسؤولين صاروا يشجعون أصحاب السفن التجارية على الاتفاق مع السكان سيمونيين لنقل هؤلاء إلى (الشرق) على أن يتعهد المسؤولون بسداد نفقات الرحلة إذا عجز هؤلاء عن سدادها ، فجاء في تقرير أحد القواد العسكريين في منطقة الرون أن ثمة مفاوضة كانت تدور بين قبطان إحدى السفن التجارية وبين السكان سيمونيين لنقلهم إلى (الشرق) على طهر سفينته ، ويقترح صاحب التقرير أن يعدم محافظ الرون هؤلاء تكاليف الرحلة إذا اتضح أنهم عاجزون عن سدادها وذلك لتسهيل رحيلهم في أقرب فرصة (١) .

وأما الآب (انفانتان) فقد كان يدرك تماماً حقيقة مشاعر الحكومة الفرنسية وأنها تنظر فعلاً إلى رحيله « نظرة اغتباط وارتياح ، ليس فقط من ناحية الأمن العام حيث أن سفرنا سوف يخضعها من مصدر للقلقل والشغب ، بل كذلك لأن هذه الرحلة سوف تكون ذات فائدة كبيرة من النواحي القومية والسياسية والاقتصادية » (٢) .

وقد لفت نظر السكان سيمونيين موقع مصر ، فهي — كما يقول الآب (انفانتان) — أهم أجزاء أفريقية ، يمر بها المسلمون من مختلف أنحاء هذه العارة في طريقهم إلى الأماكن المقدسة ، كما أنها تقع في أكثر الجهات ملائمة لتسيير الحملات منها إلى مختلف الجهات ولدى أهلها استعداد لتذوق العلوم والمعارف (٣) .

وإذ ذلك فقد رأى السكان سيمونيون أن يولوا وجوههم شطر مصر حتى ينشروا فيها نفوذ فرنسا ليس من الناحية الحربية ولكن من الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية ، وذلك بالاستفادة من المركز العظيم الذي صارت تتمتع به مصر بين مختلف

(١) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ٢٨٤/٢٨٦ .

(٢) Lettre d'Enfantin à M. Aidoïn en 28 Août 1833, Arsenal 7647, fo 490, Citée dans. Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T IX, P. 84, D'Allemagne. P 359.

(٣) Lettre d'Enfantin en 25 Janvier 1840, citée dans : Oeuvres. (٣) T. XI, P 76

بلاد الشرق في كافة الشواحي ، والقيام في هذه البلاد (مصر) بمشروعات متنوعة تعود عليها وعلى العالم كله بالفائدة كمشروع حفر قناة تصل بين أوروبا والهند ، فتستفيد مصر عندما تصبح ممرًا لتجارة العالم كله ، كما سوف تستفيد أوروبا نتيجة اقترابها من أسواق الشرق عن هذا الطريق ^(١) .

وكان مما شجع السان سيمونيين على اتخاذ مصر مسرحاً لنشاطهم من جهة وميداناً لمد نفوذ فرنسا من جهة أخرى ، أنه كان يوجد في هذه البلاد عدد غير قليل من الأوروبيين ، ومن الفرنسيين خصوصاً على رأس كثير من المؤسسات التعليمية ، والصناعية والعسكرية ، واعتقد السان سيمونيون أنه بمساعدة النسيان المصريين الذين كانت توفرهم مصر لنيل العلم في فرنسا يستطيعون تنفيذ هذه المشروعات . وكان (انفانتان) يرى وجوب العمل على إنشاء مجمع علمي مصري ، واقتراح أن ترسل الهيئات العلمية في فرنسا مثل (أكاديمية العلوم) و (حديقة النباتات) و (مدرسة المناجم ^(٢)) عينات ونماذج من إنتاجها ومعها الأفراد المتخصصون لتنسيق هذه العينات والنماذج ، كما اقترح إرسال مجموعة من السكيب المتصلة بالقارة الأفريقية ^(٣) .

ومن ثم فقد كانت الفكرة التي سيطرت على ذهن الأب (انفانتان) وأعوانه هي غزو مصر على أن يكون هذا الغزو اقتصادياً واجتماعياً وليس حربياً سياسياً ، وذلك عن طريق المساهمة في المشروعات التي يتسنى بفضلها إعطاء فرنسا مركزاً ممتازاً في مصر ، فلم يكن السان سيمونيون يريدون أن تحتل فرنسا مصر نفس الاحتلال الذي فامت به في الجزائر بل كانوا يريدون احتلالاً من طراز آخر : احتلالاً علمياً وتجارياً حسب ^(٤) .

Lettre d'Enfantin à Barrault en 8 Août 1833 : Oeuvres de (١)

Saint Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 56, 7; D'Allemagne, P. 357.

(٢) (Academie des Sciences) , (Jardin des Plantes) , (Ecole des Mines) .

Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T. XI, P. 6-7 (٣)

Ibid. (٤)

وقد بلغ من إيمان السان سيمونيون بضرورة بسط نفوذ فرنسا في مصر أنهم صاروا يدعون الحكومة الفرنسية إلى تأييد دعاوى الدول الأوروبية الأخرى وخاصة روسيا وإنجلترا، وعدم معارضة رغبتهما في بسط نفوذهما على أية أجزاء أخرى من أملاك الدولة العثمانية ، وذلك حتى لا تلقى فرنسا ذاتها معارضة من جانب هاتين الدولتين خصوصاً قد تحول دون بسط النفوذ الفرنسي في مصر . فقد اعتقد الألب (انفانتان) أن ثمة ضرورة ملحة فرضتها « السماء » حتى يشهد القرن التاسع عشر آثارها ، ألا وهي استعمار الغرب للشرق ، فلا يجب أن تقف فرنسا في وجه روسيا وأطماعها في امتلاك مضائق البسفور والدرديل وفي السيطرة على الطريق الموصل إلى الهند عبر الأناضول وإيران وأفغانستان (١) أو معارضة انجلترا في الاستحواذ على طريق الفرات ، بل الواجب على فرنسا أن تؤيد أطماع الروس والإنجليز وأن تشترك كذلك معهم فتأخذ نصيبها ، لأن الله إنما يدعو روسيا إلى الاتجاه صوب الأناضول ، وفرنسا صوب مصر ، وإنجلترا صوب أرض الفرات ، وذلك حتى تأخذ كل واحدة منها على عاتقها مهمة لإدخال المدنية والحضارة الأوروبية إلى هذه الأقطار « المتخلفة » وحينئذ فلا معدى عن أن تتحالف هذه الدول « المسيحية » لتقتسم هذه البلدان فيما بينها كمنطق نفوذ ، فتعمل كل واحدة منها على الاهتمام بنطقتها لنشر ألوية الحضارة بين ربوعها ، وذلك بالقيام بحملات صليبية ، سلمية لنشر الحضارة المسيحية ودعم أركانها (٢) .

واستهدف السان سيمونيون من إتاحة الفرصة لروسيا حتى تنشر نفوذها في المناطق التي تتطلع إليها في الشرق إبعاد الروس عن الاتجاه بأفكارهم نحو الغرب أي نحو وسط أوروبا وغربها ، والهدف من ذلك تنسيق مطامع الدول الأوروبية

Lettre d'Enfantin à Arlès Dufour en 21 Octobre 1835, (١)

Arsenal 7615, fo. 356 : D'Allemagne, 427.

Lette d'Enfantin à Arlès Dufour en 13 Janvier 1836, (٢)

Arsenal 7615, fo 400, citée dans Oeuvres de Saint Simon et d'Enf T XI, P. 9, D'Allemagne, P. 328; Roux, J. Ch , T. I, P. 196.

والترفيق بينها تحقيقاً لنشر السلام في ربيع أوروبا ذاتها^(١) تمهيداً لقيام الوحدة الأوروبية ، ولذلك كان من رأى الأب (انفانتان) أن تعتمد انجلترا وفرنسا إلى توفير النفقات الباهظة التي تتكلفتها من أجل التسليح والاستعداد لصد الروس والحيلولة دون امتداد نفوذهم نحو الغرب ، وأن تعمل بدلاً من ذلك على توجيه هذه النفقات والجهود لخدمة المشروعات والبعثات اللازمة لنشر الحضارة في البلاد التي تدعو « الضرورة الملحة » انجلترا وفرنسا إلى نشر نفوذهما بها .

وهكذا صارت رحلة السان سيمونيين إلى مصر بقصد شق طريق مائي بين البحرين المتوسط والآخر تهتدي بهدى آراء استعمارية تبيح للغرب - وفرنسا - استثمار الشرق والبلاد الإسلامية بدعوى نشر الحضارة وإحياء العلوم والمعارف والنهوض بالصناعة ونقل المدنية الأوروبية إلى تلك الأقطار « التي طال عليها الأمد وهي تغط في سباتها (٢) » .

ولقد عبر (انفانتان) عن هذه الفكرة ذاتها عندما أشار في إحدى رسائله بتاريخ ٢٨ أغسطس ١٨٣٣ إلى أنه بدعوته إلى شق برزخ السويس إنما يدعو إلى قيام « حملة صليبية (٣) » والذي تجدر ملاحظته أن الحملة الصليبية المزمعة لم تكن من طراز الحملات العسكرية التي سيرها الصليبيون ضد الإمارات الإسلامية في الشرق للاستيلاء على بيت المقدس ، بل كان الغرض من الحملة الصليبية التي أرادها (انفانتان) أن يتوغل المسيحيون في أقطار العالم الإسلامي - وفي أراضي الدولة العثمانية خصوصاً - حتى ييأسوا نفوذهم عليها بالوسائل السلمية وحدها ، وحتى ينشروا ألوية الحضارة والعمران بين ربوعها ، وتبين هذه الحقيقة من كتابات (انفانتان) أنه عندما شرع يفسر « مشاريعه » المرتبطة بمد النفوذ الفرنسي إلى مصر وإلى أقطار الشرق .

D'Allemagne, P. 427.

(١)

Op. Cit.

(٢)

Lettre d'Enfantin à M. de Fleury en 28 Août 1833, Aïsonal, (٣)

No. 7619, fo. 7 : D Allemagne, P. 360.

كما صار يعبر عن هذه الآراء أعلام السان سيمونيين وبين هؤلاء (لامبير Lambert) أحد الدين اشتركوا في رحلة السان سيمونيين إلى مصر وشارك في تحقيق كثير من أهدافهم في هذه البلاد ، فقد جاء في إحدى رسائله إلى الأب (انفانتان) في ١٧ ديسمبر ١٨٣٣ ما معناه أن فرنسا كانت قد بدأت حملة مسيحية « صليبية » جديدة على عهد الجمهورية في عام ١٧٩٨ - والمقصود بذلك إرسال حملة بونابرت إلى مصر - وأن ذهاب السان سيمونيين الآن (١٨٣٣) إنما معناه تجديد هذه الحملة لبلوغ الغاية ذاتها وعن « ضمير مخلص (١) » .

وهكذا كان يبدو أن رحيل السان سيمونيين إلى مصر والشرق في عام ١٨٣٣ إنما هو بمثابة استكمال لرحلة بونابرت المعروفة على مصر في عام ١٧٩٨ ، ولكن تختلف الحملة الجديدة عن حملة بونابرت في أن هذه الأخيرة - أي حملة بونابرت - كانت حملة عسكرية أرادت إخضاع البلاد بالقوة فاصطدمت بمقاومة الشعب لها ، ولم تثمر ثمرتها المطالبة لأنها قامت على العنف ، كما لقيت مقاومة فعالة من جانب الدول الأخرى وعلى وجه الخصوص انجلترا ، وذلك كله ما كان السان سيمونيون يحاولون اجتنابه بحملتهم في عام ١٨٣٣ حملة سلمية لا تعتمد إلى أساليب القوة والعنف وإنما يكون ديدنها التغلغل السلمي بحسب على أن تعمل في نفس الوقت لضمان عدم معارضة الدول الأخرى لنشاطها فتترك فرنسا هذه الدول تعمل بحرية لنشر نفوذها في المناطق التي تهتم بها .

وعلى كل الأحوال فقد كان الهدف واحداً في كلتا الحالتين ألا وهو إتاحة الفرصة لاستعلاء نفوذ دولة أجنبية معينة - هي فرنسا - في مصر ، وهذه حقيقة يجب إبرازها عند توضيح أغراض السان سيمونيين من رحلتهم المشهورة هذه ، وفي الظروف التي عرفناها ، إلى مصر ، فإن ما يذهب إليه بعض الكتاب (٢) من أن مشروع رحلة السان سيمونيين إلى مصر لتوصيل

(١) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ٢٢٥ .

(٢) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ١٩١ .

البحرين قد صدر « عن رغبات نبيلة وأفكار وآراء سامية » لما تدحسه كتابات
السان سيمونييين أنفسهم .

وقد يبدو أن هذه الأفكار الاستعمارية التي جالت بخاطر السان سيمونييين
وهم يولون وجوهم صوب مصر والشرق متعارضة مع آرائهم عن الإنسانية
العالمية ومثلهم التي نادوا فيها بعدم استغلال الإنسان لأخيه الإنسان ، ولكن
الذي يبدو محققاً أن التفكير الإنساني لدى السان سيمونييين كان مقصوراً في
أذهانهم على العالم الغربي والشعوب الأوروبية فقط ، أما موقفهم من الشرق
والشعوب الشرقية فكان يقوم على استغلال هذه الشعوب واستعمارها .

المشروعات السابقة لتوصيل البحرين

وإذا كان السان سيمونييون قد آمنوا بفكرة توصيل البحرين وأخذوا على
عاتقهم محاولة تنفيذها فلم يكن بد من ضرورة البدء بدراسة المشروعات التي سبق
التفكير فيها لهذه الغاية (١) . ذلك أن فكرة توصيل البحرين المتوسط والاحمر
لم تكن جديدة ، بل شهدت العصور السابقة محاولات عديدة لتحقيق هذا
الاتصال ، ومن المعروف أن هذه المحاولات قد اتخذت أشكالاً متباينة ، وسواء
أمكن حفر قنوات (سيزوستريس) أو (نخاو) أو (داربا) أو (بطليموس)
أو (تراحان) أو (خليج أمير المؤمنين) فلقد كانت هذه المحاولات تستهدف
دائماً إيجاد روع من الاتصال بين البحرين المتوسط والاحمر وذلك في حدود
المعلومات الفنية السائدة وقتئذ وفي ضوء المبادئ السياسية القائمة في تلك
العصور .

وأما هذه المحاولات جميعها لتوصيل البحرين فقد كانت تتم دائماً بحفر قناة
غير مباشرة أي بإيصال البحرين الاحمر والمتوسط عن طريق النيل ، وذلك لأن
القدماء عند تنفيذهم للمشروع كانت تحدهم الرغبة في أن يستفيد الوجه البحري
من هذا الطريق المائي في تصدير منتجاته ، كما كان يسود الاعتقاد في تلك العصور

بوجود اختلاف بين مستوى البحرين بحيث يمكن أن تتعرض البلاد للغرق لو أن قناة مستقيمة قد حفرت بين البحرين ، أضف إلى هذا الاعتقاد بأنه من المتعذر المحافظة على صلاحية مدخل القناة المباشرة على البحر المتوسط استناداً إلى ما يشاع عن وجود تيار مائي متجه من الغرب إلى الشرق يحرف معه الطمي من مصبات النهر ويهدد بطمر مدخل القناة على البحر المتوسط ، ولقد ثبت فيما بعد أن كلا الاعتقادين حاطيء ويستندان على معلومات غير صحيحة ، وإن بقيا يسيطران على الأذهان حتى منتصف القرن التاسع عشر .

على أنه إلى جانب ذلك كله لم يكن الناس - قبل نمو الإمبراطوريتين الإغريقية والرومانية وإتساع أملاكهما - يرون ضرورة حيوية لعبور السهول بين البحر الأحمر والبحر المتوسط ، في حين كانت التجارة رائجة في تلك العصور بين مصر والبحار الشرفية وعلى الأحص مع الصومال (بنت) وفارس وبلاد العرب (١) .

ولم يكن مشروع القناة غير المباشرة والذي تنفذ فعلاً كما رأينا هو كل ما حطر بهال القدماء في الأزمنة الغابرة ، بل لقد مرت فكرة القناة المباشرة بخاطر (عمرو بن العاص) و (هارون الرشيد) (٢) ، إلا أن هذه الفكرة لم تخرج إلى حين التنفيذ للأسباب التي ذكرناها: اختلاف مستوى البحرين والخوف من سد مدخل القناة على البحر المتوسط ، ولسبب آخر هام هو الخوف من أن يترتب على شق قناة مستقيمة بين البحرين فتح الطريق أمام سفن البيزنطيين لغزو البلاد الإسلامية (٣) .

Cledat · Notes sur l'isthme de Suez Bulletin de l'institut (١)
d'Arch Orient Vol XVI, P, 84,

Ritt, O Hist. de l'isthme de Suez, P. 45; Mazuel · L'Oeu- (٢)
vie Geographique de Linant, P. 265,

Bourdons Anciens Canaux, Anciens sites ... P. 8, 9; (٣)
Reymond . Le Port de Port Saïd, P 4

ومند أن طمرت قناة (أمير المؤمنين) في عهد أبي جعفر المنصور عام ٧٧٦ م بقيت التجارة بين الشرق والغرب تسلك طريق البر زمناً طويلاً حتى استطاع العثمانيون السيطرة على هذا الطريق بعد قيام دولتهم ، الأمر الذي جعل الدول الأوروبية تجد في البحث عن طريق آخر يصاحب بمناجر الشرق الغنية فأسفرت هذه المساعي عن قيام (فاسكوده جاما Vasco Da Gama) برحلته المشهورة من أجل الوصول إلى الهند بالدوران حول أفريقيا عام ١٤٩٨ .

وكان من أثر اكتشاف طريق الراس أن فقدت البلدان المطلة على البحر المتوسط كالبندقية وجنوه أهميتها التجارية ، وأخذت تحل محلها الدول المطلة على المحيط الأطلسي كالبرتغال وأسبانيا وهولندة وإنجلترا وموانئ فرنسا الغربية ، وعلى ذلك فقد نشطت مساعي البندقية لتسهيل عبور التجارة من مصر فأرسل البنادقة إلى سلطان مصر (قنصوه الغوري) سفارتين لهذه الغاية إحداهما في عام ١٥٠٢ والأخرى في عام ١٥٠٤ ، وراحت البندقية تفكر في حل يعيد إلى البحر المتوسط نشاطه التجاري فرأت أن تقترح على السلطان الغوري شق قناة مباشرة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر ، وناقش بالفعل (مجلس العشرة) في البندقية هذا الاقتراح (عام ١٥٠٤) إلا أن هذه الفكرة لم تنفذ إذ لا نكاد نسمع عنها شيئاً بعد ذلك (١) .

وخلفت النمسا البندقية في الاهتمام بمشروع توصيل البحرين على اعتبار أنه يعود بالفائدة على مينائها البندقية وتريست ، كما يجعل للنمسا مركزاً بحرياً ممتازاً لا يقل في أهميته عن مركزها البري ، فظهر في النمسا في منتصف القرن الثامن عشر كاتب يدعى (دومينييك جوانا Dominique Juana) كان يشغل منصب مدير التجارة في الإمبراطورية النمساوية ، وظهر له في عام ١٧٤٧ كتاب بعنوان «حالة مصر الراهنة» دعا فيه حكومة النمسا لفتح مصر وتحدث عن التجارة في لبحر الأحمر وتأسيس علاقات تجارية مع الهند ، ثم ناقش الفوائد التي يمكن أن تعود من وراء إيجاد نوع من الاتصال بين البحرين المتوسط والأحمر ، فكان أن

(١) شارل ديل : البندقية ، ترجمه د. عزت عبد الكريم وتوفيق اسكندر ١٥٣

أوفدت حكومة النمسا مبعوثاً من لندن إلى مصر في شخص رجل إنجليزى يدعى (لاندر Lander) وما أن بلغت أسبارة سفير إنجلترة في آسنة حتى بادر بإرسال تعليماته إلى فنصل إنجلترة في مصر حتى يعمل على إبعاد (لاندر) بأية وسيلة (١).

ولم يكن الاهتمام بتوصيل البحرين مقصوداً على البندقية أو النمسا أو فرنسا بحسب بل لقد أبدى - على ما يظهر - بعض السلاطين العثمانيين اهتماماً بالمشروع مثل السلطان سليم الأول عقب استيلائه على مصر (٢)، كما اقترح قبطان باشا (أولوج على) على السلطان العثماني في عام ١٥٨٥ تنفيذ المشروع لا من أجل فوائده التجارية ولكن من أجل مراياها الحربية حيث أن شق القناة سوف يسمح لسفن الأسطول العثماني بالانتقال من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر لمنازلة سفن البرتغال في البحار الشرفية. ووقف على الخبر سفير فرنسا لدى الدولة العثمانية (سافارى دى لانكوسون Savary de Lancosone) فأبلغ مليكه (هنرى الثالث) في عام ١٥٨٦ باقتراح - (أولوج على) لشق قناة في برزخ السويس تسمح للسفن بالذهاب إلى الهند رأساً وبدون حاجة إلى الدوران حول إفريقيا (٣).

إلا أن المشروع الذى كان له أكبر الأثر على السان سيمونيين ودرسه هؤلاء دراسة وافية قبل حضورهم إلى مصر هو المشروع الذى وضعه المهندس الفرنسى (لوبير Lepère) أيام الحملة الفرنسية. ذلك أن فرنسا كانت قد تأثرت من تحول التجارة الشرفية إلى طريق الرأس، فلحق الأذى بموانئها على الشاطئ الجنوبى المطل على البحر المتوسط وعلى وجه الخصوص ميناء السكبير مرسيليا، ولم يكن في استطاعة فرنسا الاستمرار في منافسة إنجلترة بالاعتماد على الطريق البرى عبر مصر بين أوروبا والشرق، وذلك لأن مرور التجارة عبر مصر كان يكاف فرنسا نفقات كثيرة في التفريغ وإعادة الشحن والنقل إلى الاسكندرية

Roux, F.Ch. • L'Angleterre, l'Isthme p. 13 , (١)

Hallberg : The Suez Canal, p. 46

Linant Memoires sur les Principaux Travaux, p. 211 (٢)

Husny, H Le Canal de Suez p. 40—41. (٣)

علاوة على الضرائب التي كان يجبيها البكوات المماليك ، فكانت المتاجر الشرقية تصل إلى أوروبا عن طريق الرأس بأثمان أرخص من تلك التي تنقل من مصر عبر الطريق البري (١) ، ولذلك فإنه سرعان ما صار تقصير المسافة بين الهند والبحر المتوسط من دعائم السياسة الفرنسية ، ولم يلبث أن ظهر كثيرون يدعون إلى ضرورة احتلال فرنسا لمصر ويترجون أن تقوم فرنسا - بعد فتحها مصر - بشق قناة في برزخ السويس لتقريب المسافة بين البحر المتوسط وبحار الهند وذلك حتى يتسنى لفرنسا منافسة إنجلترا صاحبة السيطرة على طريق رأس الرجاء الصالح .

ومن هذه المشروعات التي اهتمت بشق طريق بين البحرين الأحمر والمتوسط كان كاتب مجهول قد تقدم بأحدها في مذكرة إلى (ريشيليو) وزير الملك (لويس الثالث عشر) يقترح شق قناة غير مباشرة بين هذين البحرين « مثل تلك التي حفرت أيام المصريين القدماء وبهذه الطريقة سوف تستعيد البندقية مركزها وتصبح مرسيليا غنية وتحمي التجارة بيننا وبين الحبشة (٢) » .

وفي عهد (لويس الرابع عشر) تعددت المشروعات التي كانت تهدف إلى توفير طريق أقصر إلى الهند ، من ذلك مشروع الكاتب الألماني (ليبنتز Leibniz ١٦٤٦ - ١٧١٦) الذي قدمه في ١٥ مارس ١٦٧٢ إلى الملك (لويس الرابع عشر) ودعا فيه فرنسا إلى احتلال مصر من أجل السيطرة على بحار الهند والاستئثار بتجاريتها الغنية ، وبين (ليبنتز) في مذكرته ما تتنازع به مصر من ثروة ، وكيف أن سوء أحوالها في ظل الحكم العثماني سوف يؤدي إلى سهولة غزو هذه البلاد الذي سوف تسر له أوروبا المسيحية (٣) .

وفي عام ١٦٧٩ عرض (حاك سافاري J. Savary) - في كتابه « التاجر الكامل Le Parfait Negociant » - لأهمية طريق السويس بالنسبة لفرنسا

(١) شونفيلد : قناة السويس ، ترجمه أحمد حاكى ص ٨ .

(٢) Hallberg, The Suez Canal, P. 36-37.

(٣) Roux, F Ch : L'Angleterre, L'Isthme ... P 11

وقارن بين مميزات الطريق البرى وبين طريق مائى يصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر^(١) ، فكان من رأيه أنه يجب على فرنسا أن تحفر قناة مستقيمة فى برزخ السويس تصل بين مدينتى السويس ودمياط ، وبالرغم من الصعوبات التى اعتقد (سافارى) أنها تعترض المشروع فقد كان هوى الإيمان بأن (لويس الرابع عشر - الملك المعظم Le Grand Monarch) سوف يتغلب على كل العقبات التى قد تصادف هذا المشروع من أجل التجارة الفرنسية .

وفد طل يتزايد على مر الأيام اهتمام فرنسا بطريق السويس فظهرت خلال القرن الثامن عشر عدة مشروعات هدفها توصيل البحرين المتوسط والأحمر تذكرو منها مبروع (لويس دى لانجيه Louis de Langier) الذى تقدم به إلى الحكومة الفرنسية فى ديسمبر ١٧٧٤ لبيان أن لإنشاء قناة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر موضوع ذو أهمية بالنسبة لازدهار التجارة الفردسية مع الشرق وأن هذا المشروع أبعد ما يكون عن الخيال ومن الممكن تحقيقه^(٢) .

وهذا البارون (دى توت De Tott) بعد أن اكتسب ثقة السلطان العثمانى مصطفى الثالث بعد أن عاونه فى أعمال الدفاع خلال الحرب ضد روسيا أخذ يعرض عليه فى عام ١٧٧٣ فكرة حفر قناة بين البحرين ولسكن السلطان لم يلبث أن توفى قبل تنفيذ هذه الفكرة ، فلما عاد (دى توت) إلى فرنسا قدم إلى حكومته فى عام ١٧٧٦ مذكرة طالها فيها بأن تستولى فرنسا على مصر للاستئثار بتجارة الشرق حيث أن احتلال مصر سيجعل من الميسر على فرنسا إيجاد صلات وثيقة مع الهند وذلك عن طريق حفر قناة (غير مباشرة) تصل ما بين البحر الأحمر والنيل عند فرع دمياط^(٣) . ولقد حدث بعد ذلك أن راح البارون (دى فالندر De Waldner) يدعو إلى حفر قناة مستقيمة على أساس أن اختلاف مستوى البحرين إن هر إلا أسطورة منشؤها الجهل والخراف^(٤) .

Mazuel· L'Oeuvre Geogr de Linant, P 269, Hallberg, (١)
P 44

Hallberg, P 52 (٢)

(٣) دكتور محمد فؤاد سكبرى : الجملة الفرنسية ص ٧٦ ، ٧٧ .

Roux, F.Ch : Les Origines de l'Exp. d'Egypte. P (٤)
106-107

أما الرحالة الفرنسي المعروف (فولني Volney ، ١٧٥٧ - ١٨٢٠) فإنه بعد زيارته لمصر بين عامي ١٧٨٣ - ١٧٨٥ أخذ ينادي بخروج مصر من تحت السيادة العثمانية ودخولها تحت حكم دولة أخرى لها حضارتها المعروفة (ويقصد فرنسا) تفرم بحفر قناة (مباشرة) بين البحرين .

غير أن الحوادث لم تلبث أن أرغمت فرنسا على إرجاء مشروعاتها الاستعمارية بمجرد أن انفجر بركان الثورة الفرنسية في عام ١٧٨٩ وتألبت الدول الأوروبية ضد الثورة ثم تألف التحالف الدولي الأول ضد فرنسا عام ١٧٩٣ ، وبعد خمس سنوات أتيحت الفرصة للحكومة الإدارية لإرسال حملتها المشهورة لغزو مصر فكان في مقدمة الأوامر الصادرة إلى (جيش الشرق) بقيادة (بوناپرت) في ١٢ أبريل عام ١٧٩٨ أن يقوم قائد الحملة بنسخ السريش واتخاذ الوسائل الضرورية لضمان استيلاء الجمهورية استيلاء تاماً على البحر الأحمر (١) .

مشروع (لوبير Lepère) :

أما حملة (بوناپرت) فقد فتحت بفضلها صفحة جديدة في تاريخ مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر ، وقد بلغ من اهتمام (بوناپرت) بالمشروع أن رغب في التعرف بنفسه على موضع القناة القديمة التي كانت تربط - في عصور نحت - النيل بالبحر الأحمر ، وذلك للاسترشاد بها في شق القناة التي اعتزم حفرها في البرزخ من أجل فائدة التجارة الفرنسية . وقد مهد (بوناپرت) لذلك بالاستيلاء على السريش وتطهير المنطقة من العربان وقد عهد بهذه المهمة إلى الجنرال (بون Bon) ، معه (أوجين بوهارنيه Eugene Boh.) ياور بوناپرت وذلك في ٨ نوفمبر ١٧٩٨ .

ولما كان (بوناپرت) قد اعتزم استكشاف البرزخ بنفسه فقد خرج من القاهرة في ٤ نوفمبر من السنة السابعة (٢٤ ديسمبر ١٧٩٨) وبرفقته الجنرالان

(١) دكتور محمد فزاد شكري : المرجع السابق ص ١٢٦ .

(برتليه Berthier) و (كفافريللى Caffarelli) وأمير البحر (غانتوم Gantheume) والمهندس (لوبير) والعلماء (مونج Monge) و (برتوليه Bertholet) و (كوستاز Costaz) وغيرهم من أعضاء المجمع العلمى ، كما صحبه بعض المصريين من بينهم الشيخ أحمد المحرقى ، واتجه الركب نحو السويس .

وقد قام (بونابرت) بنفسه بالبحث عن آثار القناة القديمة واستطاع أن يعثر على بعض معالمها فى عدة جهات حتى العجروود شمال السويس ، ثم ذهب إلى بلبيس لمحص الطرف الآخر للقناة فصار مسافة فى وادى (طوميلات) حتى عثر على بعض آثار القناة القديمة فى تلك الجهات وبعد ذلك عاد الجميع إلى القاهرة . وعهد (بونابرت) إلى لجنة برئاسة المهندس (لوبير) بدراسة منطقة برزخ السويس والقيام بأعمال المساحة فيها وإعداد المشروع المنتظر لشق القناة .

وقد قامت اللجنة برحلات ثلاث إلى منطقة البرزخ : الأولى بدأت فى ٢٧ ينفوز من السنة السابعة (١٦ يناير ١٧٩٩) وبعد أن وصلت اللجنة إلى السويس غادرتها لاستكشاف المنطقة فى شمالها ، حتى وصلت إلى حوض البحيرات المرة ، واضطرت بسبب فلة المياه إلى الاتجاه صوب وادى (طوميلات) حيث عثروا فى جابه الشمال على معالم القناة القديمة وتتبعوها حتى بلدة (العباسية) الواقعة عند مدخل الوادى ، ولما تعذر عليهم بعد ذلك تتبع الأثر عادت اللجنة إلى القاهرة عن طريق بلبيس للتزود بامدادات جديدة تعيينهم على مواصلة البحث فوصلوا القاهرة فى ٩ فبراير ١٧٩٩ .

ولما كان (بونابرت) قد خرج بحملته على سوريا منذ ٦ فبراير ١٧٩٩ فقد توقفت مؤقتاً أعمال اللجنة حتى عاد (بونابرت) من الحملة السورية وشغل بمقاومة العثمانيين فى موقعة أبى فبر البرية ثم رحل عن مصر إلى فرنسا ، وعلى ذلك لم تستأنف اللجنة أعمالها فى برزخ السويس إلا فى عهد كليبر حيث خرج (لوبير) للمرة الثانية فى ٢٩ سبتمبر ١٧٩٩ ومعه أخوه (جراتيان لوبير Gratien Lepère) و (سنت جنيس Salut Genis) و (فيفر Fevre) و (دى شانوى De Chanoy)

و (البير Alibert) وعبرهم ، وسارت اللجنة إلى بلبيس وأخذت في قياس سطح البرزخ ابتداءً من العباسية عند رأس وادى (طو ميلات) حتى نقطة (سبع أبيار) ثم البحيرات المرة ، وتابعت سيرها إلى السويس ومنها عادت إلى القاهرة .

ولما كانت اللجنة في رحلتها السابقتين لم تدرس تلك المنطقة من البرزخ المحاوره للبحر المتوسط فقد خرجت اللجنة المرة الثالثة والأخيرة في ١٤ نوفمبر ١٧٩٩ واتجهت شمالاً في هضبة التييه صريب ساحل البحر المتوسط ، ثم قفلت راجعة إلى القاهرة (١) .

وقد لقيت للجنة في رحلتها الثلاث صعوبات كثيرة أثناء أبحاثها أهمها نقص الماء العذب لدرجة أنها اضطرت في كثير من الأحيان إلى ترك مكان البحث لتعود إلى القاهرة أو لذهب إلى السويس ، وثمة سبب آخر لتعطيل أبحاث اللجنة كان عزو الفرنسيين المعروف لسوريا (فبراير - يونيو ١٧٩٩) ، فارجأت اللجنة أعمالها عدة شهور ، وإلى جانب ذلك فقد كانت اللجنة تعاني نقصاً في الأجهزة ووسائل النقل وتعرض لهجمات الأعراب في الصحراء وتشكو من عدم اخلاص الأدلاء الذين استعانوا بهم لإرشادها في الصحراء إذ كثير ما كانوا يضللونها (٢) .

ولقد كان من نتيجة هذه الصعوبات جميعاً أن وقع (لوبير) في خطأ أساسى عندما أعلن عند اعتماده بأن سطح البحر الأحمر يعلو بمقدار ثلاثين قدماً وست بوصات عن سطح البحر المتوسط ، فلم يلبث أن أكد ذلك المخاوف التي ساورت العلماء من شق قناة مستقيمة بين البحرين المتوسط والأحمر .

و قد صن (لوبير) نتائج أبحاث اللجنة في تقرير أعده بتاريخ ١٥ فرمير Frimaire من السنة التاسعة (٦ ديسمبر ١٨٠٠) بعنوان « هذه كفة عن توصيل

(١) La Description de l'Egypte, Seconde ed. T. II, Etat Moderne, P 58-80

دكتور محمد فؤاد شكرى : عند الله جاك ميسو ص ٦٣٢ — ٦٣٤ ؛

Roux, J. . Ch. I'Isthme et le Canal de Suez, T. I P. 142.

(٢) المراحل السابقة .

بحار الهند بالبحر المتوسط بواسطة البحر الأحمر وبرزخ السويس^(١) ، وقدمه بعد أكثر من عامين ونصف إلى القنصل الأول في ٢٤ أغسطس عام ١٨٠٣ ، ولو أن هذا التقرير لم ينشر إلا في عام ١٨٠٨ .

وقد قسم (لوبيز) تقريره ثلاثة أقسام :

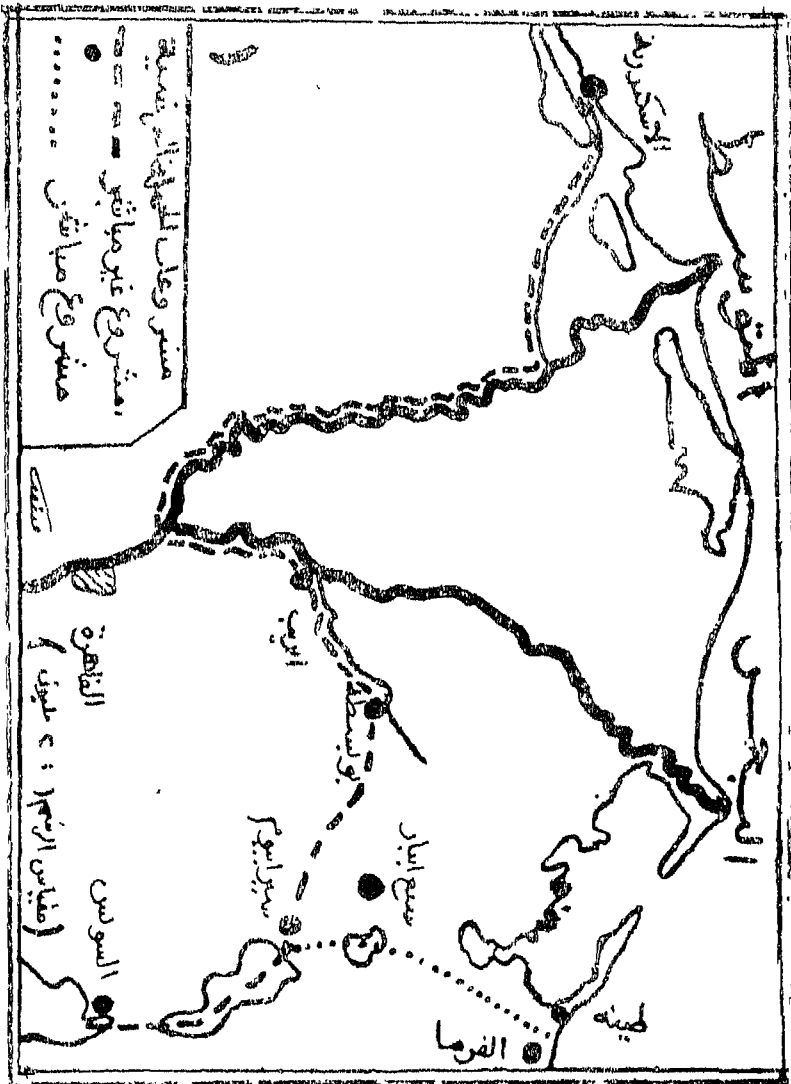
تحدث في القسم الأول منها عن القناة المزمع حفرها بين السويس والنيل ، كما تضمن هذا القسم دراسة عن ميناء السويس والبحر الأحمر والملاحة فيه .

أما القسم الثاني فقد تناول فيه (لوبيز) الملاحة في فروع النيل نظراً لأن فرع رشيد كان من المنتظر أن يستخدم - طبقاً لمشروعه - في الاتصال بين البحرين .

وفي القسم الثالث من التقرير تحدث (لوبيز) عن قناة الاسكندرية التي تعتبر متممة للاتصال غير المباشر بين البحرين ، كما تضمن هذا القسم دراسة لمدينة الاسكندرية ومينائها .

ولقد ترتب على وقوع (لوبيز) في هذا الخطأ في حساب مستوى البحرين أنه صار يعتقد بضرورة حل مشكلة توصيل البحرين على أساس إعادة حفر القناة القديمة التي كانت تصل النيل بالبحر الأحمر ، ثم وصل النيل بالبحر المتوسط إتماماً لهذا الاتصال . وعلى ذلك كانت القناة في مشروع (لوبيز) تمتد من (بوسطة) عند بحر موييس حتى (جسر سنكة) عند مدخل وادي (طوميلات) لمسافة قدرها نحو ١٩ كيلو متراً ، ثم تسير القناة في وادي (طوميلات) نفسه من (جسر سنكة) حتى (سيرايم) ويبلغ طول المسافة ٧٢ كيلو متراً ، ثم تتجه القناة نحو الجنوب الشرقي في حوض البحيرات المرة ذاتها ويبلغ طول هذا الجزء نحو ٤٥ كيلو متراً ، وأخيراً تغادر القناة البحيرات المرة وتتجه جنوباً لتنتهي عند السويس بامتداد طولها نحو ٢١ كيلو متراً . وافترح (لوبيز) إقامة هويس عند الحافة الجنوبية للبحيرات المرة لتتلافى انخفاض مستوى هذه البحيرات عن مستوى البحر الأحمر .

(١) " Memoire Sur la Communication de la Mer Des Indes
à la Méditerranée par la Mer Rouge et l'Isthme de Suez "
(٣ - - قناتة السويس)



هذا عن الذراع الشرقى للقناة ، أما فى الغرب فإن القناة تمتد من الاسكندرية إلى الرحمانية على فرع رشيد لمسافة تبلغ مائة كيلو متر تقريباً ، ثم تتمثل فى فرع رشيد نفسه من الرحمانية حتى رأس الدلتا ويبلغ طول هذه المرحلة نحو مائة وعشرين كيلو متراً ، ثم تسير القناة فى الفرع الشرقى للنيل من رأس الدلتا حتى مدخل وادى (طوميلات) لمسافة تبلغ نحو ثمانين كيلو متراً وبذلك يصبح طول المسافة بين الاسكندرية والسويس — طبقاً لمشروع (لوبير) — نحو ٤٣٥ كيلو متراً .

ولكى جانب اختلاف مستوى البحرين استند (لوبير) فى وضع مشروعه (غير المباشر) على اعتبارات أخرى فى مقدمتها كثرة الرواسب من طمى النيل فى الخليج البيروزى عند الفرما مما يؤدى إلى احتمال طمر مدخل القناة على البحر المتوسط ، ثم الاعتقاد بأن التجارة الداخلية لمصر سوف لا تستفيد من شق قناة مستقيمة بين البحرين متلباً تستفيد من القناة غير المباشرة .

ولم تكن القناة (غير المباشرة) هى كل ما أشار به (لوبير) لحل مشكلة الاتصال بين البحرين ، بل إن هذه القناة إنما كانت تمتل حاباً واحداً لحسب من مشروعه قصد منه إفادة حركة التجارة الداخلية ، إذ اقترح فى نفس الوقت — من أجل تيسير الملاحة البحرية وانتقال السفن من بحر لآخر — حفر قناة مستقيمة تصل بين البحرين مباشرة إلى جانب القناة غير المباشرة التى سبق ذكرها . وتنبثق القناة المستقيمة مع القناة غير المباشرة فى ذلك الجزء من المحرى الواقع بين السويس والحافة الشمالية للبحيرات المرة ، ثم تتخذ القناة المستقيمة لنفسها طريقاً خاصاً يمتد من الحافة الشمالية للبحيرات المرة حتى (رأس الميه) ثم تسير بجذاء الساحل الشرقى لبحيرة المنزلة حتى الفرما على البحر المتوسط لمسافة تبلغ — من شمال البحيرات المرة نحو تسعين كيلو متراً ، وبذلك يصبح طول القناة المباشرة بين السويس والفرما نحو مائة وخمسين كيلو متراً .

وكانت هذه القناة المباشرة تعتمد على مياه النيل التى تتجمع — طبقاً لمشروع (لوبير) فى البحيرات المرة التى ستصبح بمثابة خزان تحيط به الجسور لمنع غرق الاراضى بمياه البحر الأحمر ، وتقوم البحيرات المرة بتغذية ذلك الجزء من القناة المباشرة المتجه شمالاً نحو الفرما . وأوضح (لوبير) أن سرعة المياه فى القناة

المباشرة — نتيجة الانحدار نحو الشمال — سوف تؤدي إلى تطهير المجرى من الرمال التي قد تنقلها الرياح من الصحراء ، كما توقع (لوبيير) عدم طمر مدخل القناة على البحر المتوسط لأن قوة تيار الماء الجارى فى القناة سوف تضمن تطهير المدخل وتعميقه على الدوام (١) .

وقد تضمن تقرير (لوبيير) — إلى جانب المشروع — دراسة جيولوجية المنطقة التي ستخترقها القناة وكذلك عرضا تاريخيا لشروعات المختلفة التي وضعت لتوصيل البحرين فى مختلف العصور ، ثم دراسة وافية عن الملاحة فى البحر الأحمر وعن مينائى السويس والاسكندرية وهى صلاحية كل منهما لاستقبال السفن وإيوائها . وبالإضافة إلى ذلك تضمن التقرير قائمة مفصلة للأماكن التي مرت بها اللجنة أثناء زيارتها للبرزخ والمقاييس التي حصلت عليها فى كل منطقة . وحتم (لوبيير) تقريره بوضع خطة لتنفيذ المشروع الذى قدر تكاليفه بنحو ثلاثين مليون فرنك واستخدام عشرة آلاف عامل لمدة أربع سنوات (٢) .

ولم يكن مشروع (لوبيير) وافياً بالأغراض المتوخاة منه لأنه — نظراً لاعتماده على مياه النيل فى تغذية القناة بين البحرين — لم يكن منظرًا تشغيل القناة طول العام وإنما فى فترة ارتفاع منسوب مياه النيل فقط ، بينما تتعطل الملاحة فى القناة فى الفترة الباقية من العام وهى فترة التحريك مما يؤدي إلى الإضرار بالملاحة والتجارة .

ومع ذلك فإن مشروع (لوبيير) لم يكن يخلو من مزايا كانت موضع تقدير الكثيرين من المتخصصين ، وذلك أنه إذا أمكن استبعاد الخطأ الحسابى الذى وقع فيه (لوبيير) عند اعتقاده بوجود الاختلاف بين مستوى البحرين المتوسط والأحمر فالذى لا شك فيه أن (لوبيير) كان صاحب الفضل فى الإشارة — لأول مرة فى تاريخ مشروع توصيل البحرين — إلى الحل الطبيعى المنتظر لمشكلة توصيل البحرين وهو شق قناة مباشرة بينهما ، وبذلك نبه الأذهان إلى هذا الحل

La Description de l'Egypte, Seconde edit. T. II. Etat (١)
Moderne, P. 161.

Micard le Canal de Suez et le Gênie Français, P. 55-56. (٢)

السليم وعكف الفنيون الذين تناولوا المشروع وتعهده بعد (لوبير) على محاولة التغلب على الصعوبات التي كانت تعوق تنفيذ مشروع القناة المباشرة . كما أن (لوبير) ضمن تقريره كثيراً من المعلومات عن ظروف المنطقة التي سوف تخترقها القناة ودراسة الملاحة في البحر الأحمر ، وجدولاً بالمقاييس التي انجزها في منطقة البرزخ ، وكان لهذه الدراسات جميعاً أثر كبير على المحاولات التالية التي بذلت لشق القناة فأُسدت معونة كبيرة لجميع الأبحاث التي حامت بعد (لوبير) واسترشدت بأرائه ودراساته (١) وعلى الأخص السان سيمونيون و (لينان دى بلفون) .

هذا هو المشروع الذي وضعه (لوبير) لحل مشكلة الاتصال بين البحرين ، وهو المشروع الذي عكف السان سيمونيون على دراسته بعد ما أصبح عزمهم على الرحيل إلى مصر للمساهمة في شق طريق مائي يصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر ، ذلك المشروع الذي أثار انتباههم وتحمسوا لتنفيذه لصلته الوثيقة بالمبادئ التي اعتنقوها وبشروا بها منذ عهد زعيمهم الأول (سان سيمون) .

الفصل الثاني

محاولة ألسان سيمونيون الأولى

الاء اء لتنفيذ المشروع

حدد ألسان سيمونيون هدفهم من الرحيل إلى مصر بزيارة منطقة برزخ السويس ، وهى المنطقة التى تفصل البحر المتوسط عن البحر الأحمر، وذلك لاتمام البحوث والدراسات التى كانت قد بدأت حديثاً على أيام الحملة الفرنسية على مصر ، واختيار أفضل السبل لشق طريق مائى للواصلات يربط هذين البحرين (١) .

واستعدادات ألسان سيمونيون لتنفيذ المشروع تشمل جهوداً هندسية فنية وأخرى سياسية ؛ أما الجهود الهندسية فتتمثل فى دراسة المشروعات التى سبق وضعها لتوصيل البحرين فى مختلف العصور وقد كلف الألب (انفانتان) زميله المهندس (فورنل Fournel) بالبحث فى دور الكتب عن الوثائق والبيانات والمعلومات المتصلة بجميع البحوث السابقة . فعكف (فورنل) على تنفيذ هذه المهمة واجتهد فى جمع المعلومات عن مختلف المشروعات التى سبق وضعها لشق برزخ السويس .

وفى مكتبة (حديقة النباتات Jardin des Plantes) لفتت نظر (فورنل) الأعمال التى قام بها المهندس (لوپير Leprie) على عهد الحملة الفرنسية، ولم يلبث (فورنل) أن قدم إلى الألب (انفانتان) بيانات وافية عن مشروع توصيل البحرين (٢) .

ولما كان تنفيذ المشروع يتطلب إعداد خطط وخرائط وتصميمات ، وهذه الأعمال من اختصاص المهندسين، فقد اهتم ألسان سيمونيون بأن يضموا إلى جماعتهم

Lettre de Fournel à Arlès Dufou de Marseille, le 3 (١)
Sept. 1833; Roux, J. Ch. : L'Isthme et le Canal de Suez, T. I,
P. 424-427.

D' Allemagne, R. : Les Saint Simoniens, P. 358. (٢)

عددا من المهندسين المتخرجين من مدرسة (الهندسة العليا Polytechnique) بمختلف أقسامها سواء من الطرق والكبارى أو المناجم أو الأبحاث المائية ، وتوثيق الصلات مع هؤلاء المهندسين والاطمئنان إلى حماسهم للمشروع^(١) ، حتى أصبحوا يلبسون - كما يقول (فورنل) قلوباً متفانية وأذهاناً متفتحة للمشروعات العظيمة وسواعد مستعدة دائماً للعمل في سبيل خدمة الإنسانية . وبهذا يمكن الاطمئنان إلى أننا نستطيع السير في الخطة ، ونحن واثقون أن جميع الأمم سوف ترحب بها دون تنافس ما دامت المصالح واحدة^(٢) .

وقد أنفق السان سيمونيون نحو عامين في إعداد هذه الفئة من المهندسين إلى جانب عدد من العمال الفنيين ، بحيث أصبح في مقدورهم اقتحام ميدان العمل لتنفيذ المشروع بعد أن أصبح يحيط بالآب (انفانتان) عدد من الأفراد ذوى المقدرة والنشاط المتفانين في أداء عملهم^(٣) .

وفد مهد (انفانتان) لرحله إلى مصر بإيفاد مجموعة من أتباعه إليها لإعداد العدة لاستقباله هو وصحبه ، وكانت أولى وفود السان سيمونيين إلى مصر تلك المجموعة المكونة من (كايل Cayol) و(بانتييه Pantier) و(جرمين German) و(فليشي Flichy) ، إذ عادر هؤلاء فرنسا في ٧ أبريل سنة ١٨٣٣ على إحدى السفن النمساوية فوصلوا إلى الإسكندرية في آخر الشهر نفسه ولما كان هؤلاء السان سيمونيون لا يملكون شيئاً فقد آواهم أحد مواطنيهم الفرنسيين في الإسكندرية وهو ميسو (كافيليا Caviglia) الذى ساعدهم كذلك في تدبير مكان يعقدون فيه الاجتماعات ويلقون الأحاديث لتعريف الناس بمبادئهم .

وعقد الفوج الأول من السان سيمونيين عدداً من الاجتماعات بالإسكندرية كان أولها في ١١ مايو سنة ١٨٣٣ وحضر هذا الاجتماع بعض ممثلى الدول الأجنبية

Lettre de Fournel à Arlès Dufour citée dans . (٢) ، (١)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX P 89,90.

Lettre d'Enfantin à M. Ardoin en 28 Aout 1833, Arsenal (٣)

7647, fo. 490, citée dans . Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 84, D'Allemange, P. 359.

ونفر من الموظفين الأجانب في الحكومة المصرية ، وفي الاجتماع الثاني الذي عقد في ١٨ مايو سنة ١٨٣٣ تناول السان سيمونيون في حديثهم مبادئهم عن التعليم والملكية الخاصة وإلغاء الميراث ومساواة المرأة بالرجل .

وفد كان (كايول) كما جاء في رسالة منه إلى زميله (ارليه دوفور) في ٢١ مايو سنة ١٨٣٣ - مرتاحاً للأثر الذي أحدثته نشاطه في الإسكندرية إلا أنه كان متأسفاً لأنه كان يرى أن الفرنسيين أقل الناس إقبالا على سماع أحاديثه (١) .

وبينما كان (كايول) ومن معه من السان سيمونيين يواصلون دعايتهم لمبادئهم في الإسكندرية ، وصل إلى تلك المدينة في ٢٤ مايو سنة ١٨٣٣ نفر آخر من السان سيمونيين على رأسهم (بارو Barault) .

وكان (بارو) قد رحل في ٢٢ مارس سنة ١٨٣٣ - عقب سجن (انما نتان) - صوب الشرق ، ومعه من السان سيمونيين الطبيبان (ريجو Rigaud) و (كونيا Cogniat) . والكاتبان (أوربان Urbain) و (جرانال Granal) ومهندس الطرق والكبارى (ديشارم Descharmes) ، والضابط السابق بالبحرية (براكس Prax) ، والمثال (الريك Alric) ، والضابط السابق بالمدفعية (تورنيه Tournieux) ، والموسيقى (دافيد David) علاوة على (توشيه Toché) و (كارولوس Carolus) و (جستوس Justus) غادروا فرنسا على السفينة (لا كلوريند La Clorinde) فوصلوا إلى الاستانة في ١٥ ابريل سنة ١٨٣٣ ، وما أن نزلوا إلى البر حتى أخذوا يسرون مرتدين ملابسهم الغربية مخترقين الشوارع وخاصة المزدحمة يرددون أغانيهم ويحاولون لفت أنظار الناس إليهم ، ولقد استاءت الحكومة العثمانية من وجودهم في أراضيها لأنها كانت تعتبر مذهبهم ومبادئهم مما يتعارض مع فوائن البلاد ونظمها وعاداتها (٢) .

D'Allemagne, R. . Les St. Simoniens, P. 331 (١)

D'Allemagne, R. Les St. Simoniens, P. 375. (٢)

ولذلك فإن الحكومة التركية لم تلبث - بعد سلسلة من التصرفات القاسية والمعاملة السيئة (١) - أن أبعدتهم عن العاصمة إلى الدردنيل ثم إلى أزمير تهيداً لإبعادهم جميعاً عن البلاد . واستطاعت الحكومة العثمانية أن تقنع الأميرال (روسان Roussin) سفير فرنسا بوجهة نظرها فألح من جانبه على السان سيمونيين بضرورة معاداة البلاد .

وفي ١٦ مايو غادر (بارو) ومعه بعض رفاقه (٢) أزمير تاركاً الباقيين فيها ، واتجه إلى الإسكندرية فوصلها في ٢٤ مايو سنة ١٨٣٣ ، وقد أهتم زملاؤه بتخلع ملابسهم وخلق ذقونهم (لحاهم) بمجرد وصولهم حتى لا يبدو منظرهم غريباً فتنساء معاملتهم كما حدث لهم في الاستانة .

وفي الإسكندرية انضم (بارو) ورفاقه إلى (كايل) ومن معه ، وأخذ (بارو) يعد العدة لعقد بعض الاجتماعات مثلها فعل (كايل) من قبل ، وفعلاً عقد (بارو) الاجتماع الأول في ٢٩ مايو والثاني في أول يونيو سنة ١٨٣٣ ، وكان في نيته كذلك أن يغادر الإسكندرية إلى القاهرة ليقوم حفلًا عند سفح الهرم لولا أن أثناه عن ذلك القنصل الفرنسي (ميمو Mimaut) وحذره من مغبة التوغل مع أتباعه في قلب البلاد .

وفي ٩ يونيو ١٨٣٣ غادر (بارو) الإسكندرية عائداً إلى أزمير للاطمئنان على بقية رفاقه (٣) ، وطل (بارو) في أزمير حتى غادرها المرة الثانية في ٦ أغسطس ١٨٣٣ ومعه (دافيد) ومرا في طريقهما بجزي رتي رودس وقبرص

(١) Lettre de Cognat au Père Enfantin en 9 Mai 1833, Arsenal 7708, Lettre de Barrault à Enfantin en 9 Mai 1833, Arsenal 7646. fo 128 D'Allemagne, P. 375

(٢) وهم : « توشيه » ، « تورنه » ، « ربحو » ، « أورمان » ، « ديشارم » .

(٣) كان « كونا » ، « جرانال » قد غادرا أزمير في ١٥ يونيو ١٨٣٣ وفي طريقهم إلى مصر زارا لبنان وسوريا قبل وصولهم إلى الإسكندرية في أوائل سبتمبر ، وقد التقى بهم البارون « دي بوالسكوت » في لسان :

Doun, G. . La Mission du Baron de Boislecomte dans l'Égypte et la Syrie en 1833, P. 216.

ثم ببيروت ويافا قبل أن تصل بهما السفينة إلى الإسكندرية في أوائل أكتوبر ،
وهكذا تجمع من السان سيمونيين في مصر نحو عشرين شخصا (١) قبل وصول
الآب (انفانتان) ومن معه من فرنسا .

وعقب مغادرة (بارو) أزمير في المرة الأخيرة أرسل إليه الآب (انفانتان)
رسالة بتاريخ ٨ أغسطس ١٨٣٣ تتضمن تعليماته بخصوص الاستعدادات التي يجب
أن يقوم بها (بارو) ومن معه من أجل مشروع توصيل البحرين ، فطلب
(انفانتان) من (بارو) أن يقوم هو وزملاؤه بإعداد كافة البيانات عن
المشروعات التي سبق التفكير فيها لتوصيل البحرين وكذلك كلف هؤلاء بالقيام
ببعض الأعمال التحضيرية قبل وصول (انفانتان) وبقية الاتباع . فطلب (انفانتان)
من (بارو) أن يعهد إلى المهندس (ديشاوم) ومعه (كايول) بزيارة منطقة
برزخ السويس زيارة استطلاعية ، بينما يتوجه آخرون إلى السويس ذاتها ، من
بينهم (براكس) كهندس و (ماشيرو) و (الريك) كرسامين (٢) .

وفي نفس رسالته إلى (بارو) في ٨ أغسطس سنة ١٨٣٣ وعد (انفانتان)
أتباعه الذين سبقوه إلى مصر بأنه سوف يصطحب معه عدداً آخر من المهندسين
مثل (فورال) ومن العلماء مثل (هولشتين Holstein) و (أوليفيه Ollivier)
و (بيتيه Petit) وكذلك بعض العمال .

وأهم ما يلاحظ أن نشاط السان سيمونيين الفني لم يتمخض عن وضع مشروع
محدد لتوصيل البحرين قبل حضورهم إلى مصر وإنما اقتصر نشاطهم على دراسة
المشروعات السابقة وما يتعلق ببرزخ السويس من بيانات تاريخية ووضع مشروع
للقناة لحين حضورهم إلى مصر وإتمام بحوثهم ودراساتهم في المنطقة التي سوف
تشقها القناة .

(١) وكان قد عاد مرسلينا في ٢٩ يوليو ١٨٣٣ فوح آخر من السان سيمونيين
مصرين صوب مصر .

Lettre d'Enfantin à Barault en 7 Août 1833, Arsenal 7617; (٢)
D'Allemagne, P. 357.

ولم تكن البحوث التمهيدية التي قام بها السان سيمونيون قبل رحيلهم إلى مصر مقصورة على المجال الفني الهندسي، حسب بل شملت أيضاً الجانب السياسي للمشروع ويتجلى ذلك في محاولة جس نبض الحكومة العثمانية، وكذلك حكومة إنجلترا لمعرفة إلى أي حد يمكن أن تؤيد كل منهما المشروع أو تعارضه، ومن أجل ذلك كتب (فورنل) إلى أحد المتصلين بجامعة السان سيمونيين وهو دكتور (بايلي) يطلب منه أن يتعرف على وجهة نظر إنجلترا أزاء مشروع توصيل البحرين وذلك عن طريق مثليها في الاستانة .

ولم يكن رد الدكتور (بايلي) مشجعاً للسان سيمونيين، لأنه — كما ورد في خطابه إلى (فورنل) في أغسطس ١٨٣٣^(١) — خرج من اتصالاته في الاستانة بنتائج مفادها أن إنجلترا تخشى أن يترتب على تنفيذ مشروع القناة ازدياد نفوذ (محمد علي) في مصر بحيث يتفوق على غيره من الحكام الآخرين الذين يتولون الحكم في الأقطار العديدة التي تتكون منها الدولة العثمانية، كما كانت إنجلترا ترى أنه من الواجب عليها السعي للاحتفاظ بالهند بمنأى عن نشاط فرنسا والنمسا. وأنه إذا صارت بحار الهند — بعد شق قناة بين البحرين المتوسط والأحمر — في متناول الأساطيل الفرنسية والنسوية فإن مركز إنجلترا في الهند سوف يكون حرجاً ومن ثم فإن إنجلترا — كما يقول (بايلي) — لا توافق على مشروع القناة، وقد بين (بايلي) للسان سيمونيون أن الانجليز إذا كانوا يبحثون في استخدام طريق الفرات والخليج الفارسي للوصول إلى الهند فذلك من أجل البريد والأنباء لا من أجل التجارة التي يقنعون بنقلها عن طريق الرأس .

فكرة الحياد :

وإلى جانب ذلك بحث السان سيمونيون وسيلة تنفيذ مشروع البحرين وتمويله، وتوصلوا في هذا السبيل إلى أن التنفيذ يمكن أن يكون فردياً بمعنى أن يقوم به أفراد أو جماعة ينتمون إلى واحدة فقط من الدول الأوروبية، وقد يكون

Lettre de Dr. Bailly à Fournel en Août 1833, Arsenal (١)

7647, fo. 186, D'Allemagne, P. 358-9.

التنفيذ جماعياً أى تشترك فيه الدول الأوروبية جميعاً . وأعلن السان سيمونيون عن تفضيلهم لتنفيذ المشروع جماعياً فدعوا إلى مساهمة الدول فى ذلك حتى لا تحاول أى من الدول الأوروبية - وعلى الأخص إنجلترا - أن تحصل على امتيازات خاصة فى المشروع فى حالة ما إذ قامت بتنفيذه دولة واحدة .

ومن أجل الحيلولة دون حصول دولة واحدة على امتيازات خاصة فى مشروع القناة طافت فكرة الحياد بخواطر السان سيمونيين فأعربوا عن أملهم فى أن ينعقد (مؤتمر أوروبى) من ملوك الدول الأوروبية لتنفيذ المشروع ، وذلك لأن الضمانات التى توفرها الدول مجتمعة أفضل من تلك التى تتعهد بها دولة واحدة (١) .

وهكذا نرى أن السان سيمونيين كانوا يريدون أن تكون القناة بين البحرين عملاً دولياً تساهم فيه الدول المختلفة ولا يقتصر تنفيذه على دولة بمفردها وهى نفس الفكرة التى اهتدى بها (دى لسبس) فيما بعد (٢) .

وقد آمن السان سيمونيون بفكرة (تدويل) مشروع القناة بين البحرين لدرجة أنهم فكروا فى فصل منطقة برزخ السويس وانزاعها من الحكم المصرى ، وقد عبر (انفانتان) عن هذه الفكرة ودافع عنها مدعياً : أن خليج السويس والدلتا إنما يبعد كل منهما عن الآخر ولا يكمله ، بالرغم من أنهما يكونان أرضاً مصرية حيث أن حدود مصر السياسية قد صنتهما إلى بعضهما بعضاً ، ومع ذلك فلا يوجد ثمة ارتباط بينهما مادامت الصحراء تفصل القناة عن مصر (٣) ... ،

ولاشك أن الأب (انفانتان) بهذا التفكير قد تجاهل وجود تلك الوحدة الطبيعية التى تربط بين أقاليم مصر المختلفة والتى تحول دون انزاع منطقة القناة من الحكم المصرى لوضعها تحت إشراف أجنبي على يد الدول الأوروبية .

-
- (١) Lettre de Fournel à Arlès Dufour de Marseille le 3 Sept. 1833, Citée dans Oeuvres ... T. IX, P 90; Roux, Ch J. .
L'Isthme ..T I, P. 424-7,
(٢) Siegfried, A. : Suez, Panama et les Routes...P 36.
(٣) دكتور محمد طلعت عيسى : اتناع - ان سيمون ص ١٨٤ .

الرحلة :

وفي ٢٩ أغسطس ١٨٣٣ عاد الأب (أنفانتان) باريس متجهاً - مع أتباعه - إلى ليون ، حيث انضم إليه عدد آخر من الأتباع واتجه الجميع إلى مارسيليا . وفي أوائل سبتمبر ١٨٣٣ كان (أنفانتان) ومعه (فورنل) و (لامبير Lambert) و (هولشتين Holstein) ، و (أوليفيه Ollivier) ، و (بيتيه Petit) ، و (أوار Hoart) ، و (دوجويه Duguet) مجتمعين في مارسيليا في انتظار سفينة تغلبهم إلى مصر ، وفي خلال فترة الانتظار هذه أخذوا في مراسلة كثير من أصدقائهم في مختلف أنحاء فرنسا لابلأعهم الطريق الذي عزموا على ارتياده مع طالب العون الأدبي والمادى في هذا المشروع (المقدس) (١) .

وأوفد السان سيمونيون (دوجويه) قبلهم إلى مصر لاعداد العدة لاستقبالهم وتوفر المأوى لهم بالاستعانة بمسيو (ميمو Mimaut) قنصل فرنسا في مصر ، فرحل (دوجويه) في ١٨ سبتمبر ١٨٣٣ مزوداً ببعض التعليمات من (فورنل) خصوصاً ، وكان أهم ماورد في هذه التعليمات تكليف (دوجويه) بالالمام ببعض المشروعات الصناعية والعلمية التي كانت تشغل بال (محمد علي) في ذلك الوقت ، وذلك لكي يتعرف السان سيمونيون على المشروعات التي كان (محمد علي) ينوي إقامتها حينئذ ليستعدوا للمشاركة فيها تحقيقاً للهدف الذي وجههم إلى مصر وهو المساهمة في المشروعات المختلفة حتى تثبت أقدامهم في البلاد . وإلى جانب هذا فقد تضمنت تعليمات (فورنل) إلى (دوجويه) البحث عما إذا كان في مصر انجليز يهتمون بفكرة توصيل البحرين ويفكرون في تنفيذها ، واعداد بيانات عن هؤلاء الانجليز وخططهم لتنفيذ المشروع سواء من الناحية الهندسية أو من ناحية طريقة توفير رؤوس الأموال والأيدى العاملة اللازمة لتنفيذه ، وتحيز تلك البيانات لحين حضور السان سيمونيون إلى مصر ، كما طلب السان سيمونيون من (دوجويه) كذلك التمسى عما إذا كان ثمة مشروع انجليزى لتحقيق الاتصال بين البحر المتوسط والخليج الفارسي عن طريق نهر الفرات (٢) .

Lettie de Hoart à Picard en 9 Sept 1833, Arsenal 7619. (١)
fo 10, D'Allemagne, P. 360.

Arsenal 7619, fo 14 verso : D'Allemagne, P. 361. (٢)

وإذا كان السان سيمونيون قد أوفدوا (دوجويه) قبلهم إلى مصر في سبتمبر ١٨٣٣ لبحث واستقصاء هذه المشروعات وإعداد بيانات عنها لتقديمها إليهم عند وصولهم إلى مصر فلا بد أن (دوجويه) قد قدم لهم عند حضورهم تقارير بخلاصة أبحاثه وما توصل إليه من معلومات ، ومن المرجح أن (دوجويه) - وقد عهد إليه ببحث مشروعات انجلترا في ذلك الوقت لحل مشكلة الاتصال بين البحر المتوسط والبحار الشرقية - قد ألم عند حضوره إلى مصر بتلك الدراسات التي قام بها (تشيزني Chesney) وأبحاثه بخصوص إيجاد اتصال ما بين البحرين وقدمها (دوجويه) إلى أعضاء الجماعة ، فقد كانت انجلترا قبيل حضور السان سيمونيين تفاضل بين الطريق من البحر المتوسط إلى الخليج الفارسي عبر سوريا وبلاد ما بين النهرين ، وبين الطريق البري عبر مصر ، ولذلك أوفدت (تشيزني) عام ١٨٣٠ لدراسة الطريق البري تمهيداً لاتخاذ قرار بصده ، ووصل (تشيزني) إلى الاسكندرية في مايو ١٨٣٠ وكانت أولى الخطوات التي اتخذها هي البحث في إمكان تحويل طريق مصر البري إلى طريق مائي بحفر فناء في برزخ السويس ، فقام بزيارة لمنطقة البرزخ ، وخرج من دراسته هذه بنتيجة تخالف ما ذهب إليه مهندس الحملة الفرنسية ، إذ أعلن أنه لا يوجد اختلاف يذكر بين مستوى البحرين وذهب إلى حد القول بإمكان حفر فناء مستقيمة بين السويس والفرما (١) .

ورغم أن (تشيزني) أعلن تساوى مستوى البحرين فإن النتائج التي وصل إليها وأعلنها لم تكن لتستطيع أن تمحو بسهولة الأثر الذي خلفته بعثة الحملة الفرنسية برئاسة (لويسر) ، ذلك أن (تشيزني) كان من ضباط المدفعية ومن غير المتخصصين في الأعمال المسائية ، علاوة على أنه لم يقيم إلا بزيارة واحدة لبرزخ السويس ومن ثم لم تتح له فرصة القيام بأبحاث عميقة ودراسات مستفيضة (٢) .

Rirt, O : Le Canal de Suez, P. 90; (١)

Roux, Ch. J. · L'Isthme et le Canal de Suez, T I, P. 175.

Hilaire, Barth Saint · Lettres sur l'Egypte, P 9. (٢)

ووصل (دوجويه) إلى الاسكندرية في ١٠ أكتوبر ١٨٣٣ وأبلغ (بارو Barrault) تعليمات الأب (انفانتان) و (فورنل) ، ولم يلبث (بارو) أن أبلغها بدوره إلى زملائه المقيمين في مصر وعلى الأخص (أوربان Urban) و (كونيا Cognat) .

وأخيراً غادر (انفانتان) ميناء مارسيليا في صباح الثالث والعشرين من سبتمبر ١٨٣٣^(١) على ظهر السفينة (ولي العهد) (Prince Héritaire) ومعه (فورنل) ، و (لامبير) مردياً زى مهندسى المناجم ، وبصحبتهم (أوليفيه) و (هرلشتين) وغيرهم من السان سيمونيين ميممين شطر مصر لتنفيذ مشروعاتهم في ذلك الجزء من أرض أفريقيا في مصر القديمة بماضيها الفتيبة بمستقبلها ، تلك البلاد التي يريد العالم الحديث أن يطررها لكي يغير من حياتها لا لكي يفضى عليها ، من أجل تنفيذ تلك المشروعات التي سوف تعود على مصر والعالم بالفائدة ، ولتقريب الوقت الذي يتحقق فيه الاتصال بين البحرين وحفر ذلك الطريق إلى الهند الذي كان يحلم به (بونابرت) ، وجعل مصر — كما كان يريد — حديقة جميلة ومكاناً تتجمع فيه تجارة العالم^(٢) .

وترك (انفانتان) في فرنسا اثنين من أتباعه المخلصين هما (أوار Hoart) و (برونو Biuneau) وعهد إليهما بمهمة اقناع أشخاص آخرين ودعوتهم للحاق به وصحبه ، وكذلك لجمع الأموال حتى يتمكنوا من إرسال ألف فرنك شهرياً إلى الأب (انفانتان) كتبرع من أبنائه وأتباعه . ولكن الصعاب صادفت (أوار) و (برونو) في مهمتهما ، ورغم طوافهما بكثير من المدن والأقاليم حيث لقيتا استقبالا طيباً لشخصيهما إلا أنهما لم يحدا لدى الناس تحمساً للمشروع ولا استجابة لرغبة (انفانتان) ، فإن الناس رغم افتناعهم بعظمة المشروع إلا أن معظمهم كان يعتقد أن الصعوبات التي تقف في طريق تنفيذهم أقوى من أن يتغلب

(١) Lettre de Lambert à Sa Soeur en 1^{er} Nov. 1833. Oeuvres de St Simon et d'Enfantin, T. IX, 139-140

(٢) Lettre d'Enfantin à Colonel Brack en 19 Nov 1833 : Oeuvres de S. S. et d'Enf. T. X. P. 55-56.

عليها أحد (١) . ولذلك فإنه بعد رحلة طويلة لم يتمكن (أوار) و (برونو) من جمع أكثر من ٩٥٤ فرنسكا أنفقاً منها على رحلتهما ٥٥٤ فرنسكا وبعثا بالباقي إلى الأب (انفانتان) (٢) ، وقد بلغ من عدم اقتناعهما بجذوى مهمتهما في فرنسا أن طلبا من (انفانتان) إعفاءهما منها والإذن لهما بأن يتبعاه إلى مصر .

وبعد رحلة بحرية دامت شهراً كاملاً رست الباحرة بالأب (انفانتان) في ميناء الاسكندرية في الثالث والعشرين من أكتوبر ١٨٣٣ (٣) ، ومعه ذلك نفر من أتباعه المتخصصين في الهندسة والزراعة والطب والتعليم والفن ، أولئك الذين عزم على أن يكون منهم جالية صغيرة ويعمل على زيادتها بالتدريج طبقاً للحاجة إلى خدماتهم وإذا ما رأى أن هذا الفرج الأول قد أظهر كثيراً من الكفاءة وحقق كثيراً من الفائدة (٤) .

وقد أحسن (ميمور) قنصل فرنسا في مصر إستقبالهم (٥) ، كما لقوا ترحيباً من بعض الشخصيات الفرنسية الأخرى ممن أكدوا للسان سيمونيين أن وإلى مصر لا يترجع أمام أى مشروع يستهدف الفائدة الفعلية للبلاد ويضفي على شخصه السند والعظمة (٦) .

Lettre de Hoar à Enfantin en 15 Nov. 1833, Aïsenal (١)

7619, fo 25 : D'Allemagne, P 388.

Ibid.

(٢)

Lettre de Lambert à Sa Soeur en 1er Nov. 1833, Oeuvres (٣)

T. IX, P. 139-140.

Lettre d'Enfantin à Colonel Brack, Op. Cit.

(٤)

(٥) وقد وجد (اباسان) في استقباله وصحبه عدداً من الأتباع الذين سبقوهم إلى مصر

مثل (بارو) ، (دوجويه) ، (شاربان Charpin) (الريك) ، (كومب Combes) ،

(ديفيد David) (مارشال Marchal) ، (ريول Reboul) ، (تاميسيريه Tamisier) ،

(كولان Collin) ، (جرانال Granal) ، (أوريان) ، (كونيا) ، (ماشيرو)

و (لاي) : D'Allemagne · Les Saint Simonien, P. 49

Lettre de Lambert à Sa Soeur en 1er Nov. 1833, Oeuvres (٦)

T. IX, P. 140.

وقبل وصول السان سيمرونيين الى مصر كان أحد المهندسين الانجليز ويدعى (والاس سوال Wallace Swall) يبحث بعض المشروعات الخاصة بربط أوروبا بالهند عن طريق نهري الفرات والعاصى ، وكانت لهذا المهندس مكانة لدى (محمد علي) حتى لقد كلفه البحث عن المعادن في سوريا (١). وعندما وصل (انفانتان) وأتباعه إلى مصر كان هذا المهندس الانجليزى قد توفي ، وفي نفس الوقت كان (محمد علي) مهتما بإنشاء مدرسة للمهندسة ويفكر فيمن يصاح لإدارتها (٢). أى أن (انفانتان) عندما حضر الى مصر كان يؤمل أن يبدأ نشاطهم فيها بأن يحل أحد أفراد جماعة السان سيمرونيين محل المهندس الانجليزى (والاس) في المهمة التي كان مكلفاً بها في سوريا وهى البحث عن المعادن ، كما كان يؤمل أن يتولى أحد الأعضاء الآخرين إدارة مدرسة الهندسة التي كان (محمد علي) يزمع لإنشاءها (٣).

ومع أن (انفانتان) كان يتوقع أن يجد من (محمد علي) ترحيباً به وبأتباعه إلا أنه بعد وصوله عبر لأحد أصدقائه عن وجوب سيرهم بحذر رغم أنهم اعتادوا قبل ذلك «أن يكونوا في قوة الرياح وانفعاها». ولعل هذا يرجع إلى أن (محمد علي) كان غريباً لقيامهم في مصر بعد طردهم من فرنسا لغرابية مبادئهم وخاصة بعد أن أبعدتهم الدولة العثمانية عن أراضيها احتشية أن يسببوا اضطراباً إلى العام ، ولعل هذا هو السبب الذي دفع (انفانتان) لأن يصطحب معه عدداً من أتباعه إلى القاهرة عند ما وصلها في ١٢ نوفمبر ١٨٣٣ وهم (هرلستين) و (أوليغيبه) و (بنتيه) علاوة على (دوخويه) تاركاً الباقي في الاسكندرية وعلى رأسهم (بارو) على يدهم السبيل ويحصل على مواعده (محمد علي) على إقامتهم في مصر بعد ما تبينوا أنه كان متردداً في السماح لهم بالإقامة في البلاد.

(١) D'Allemagne, Op Cit , P. 398

(٢) Lettre d'Enfantin à Haart et Bruneau en 18 Nov. 1833,

Oeuvres .. T IX, P. 181.

(٣) أفسحت الدراسة بمدرسة الهندسة ، ولأى في ١٥ المحرم ١٢٥٠ هـ (١٨٣٤ م) وقد صم لها في العام التالي مدرسة المهندس بالمناظر الحيرية وكذلك مدرسة المعدس بمصر القديمة . دكتور احمد عرب عبد الكريم : المعلم في مصر ص ٣٦٢ .

(٤) — قناة السويس

وقد بدأ أفراد السان سيمونيون حياتهم في مصر بالتمهيد لاجتماع طول إقامتهم فيها بتوطيد علاقاتهم بأفراد الجالية الفرنسية في البلاد وفي مقدمتهم (ميمو) القنصل الفرنسي و (فردينان دى لسبس) نائب القنصل و (دى سيريزى) (De Cerisy) منشى الأسطول المجرى والترسانة المصرية في الاسكندرية ، وقد لقي السان سيمونيون معونة هؤلاء الفرنسيين ، فإن (دى لسبس) رغم أنه في ذلك الوقت لم يكن يعرف السان سيمونيون وإنما يسمع عنهم فقط استطاع أن يقنع (محمد على) بتركهم يقيمون في مصر ووعده بأن يستخدم سلطاته القنصلية في ترحيلهم عنها إذا ما سببوا اضطراباً للأمن العام ، وبفضل هذا التدخل أقام السان سيمونيون في مصر وظلوا موضع ترحيب من (دلسبس) أثناء إقامتهم في البلاد^(١).

وقد فاتح السان سيمونيون القنصل الفرنسي (ميمو) بشأن مشروعاتهم لشق قناة بين البحرين ، وقد حاول (ميمو) أن ينشئ (فورنل) — وكان قد انتقل هو و (لامبير) من الاسكندرية إلى القاهرة في ١٨ ديسمبر ١٨٣٣ — عن مفاتيحة الباشا في مشروع القناة في ذلك الوقت لأن (ميمو) كان يعتقد أنه من الأفضل عدم التقدم (لمحمد على) إلا بعد إعداد مذكرة مدروسة دراسة وافية وتستند إلى بيانات ومعلومات دقيقة . ولم يكن السان سيمونيون قد أعدوا شيئاً من هذا القبيل ، وكل ما فعلوه مجرد دراسات قاموا بها لكي يحيطوا هم ببعض الحقائق عن المشروع . وقد اقترح (ميمو) على (فورنل) و (لامبير) أن يمهّد السان سيمونيون لمشروعاتهم الخاص بتوصيل البحرين وذلك بالدخول أولاً في خدمة الباشا^(٢) ، حتى تتاح دراسة المشروع دراسة كافية بحيث يمكنهم تقديم مذكرة بخصوصه إلى والى مصر ، وحتى يجوزوا ثقة (محمد على) فيسبل عليهم بعد ذلك الحصول على موافقة على المشروع .

* * *

Bridier, L. : Une Famille Francaise, Les De Lesseps, (١)

P. 330, Courau, R. · F. de Lesseps, p. 45

D'Allemagne, R. : Les St. Simonien, P. 398. (٢)

استعدادات السان سيمونيين :

لما كان الهدف الأول والاساسى من حضور السان سيمونيين إلى مصر هو شق قناة في برزخ السويس كان من الطبيعى أن يكون أول ما يتجه إليه نشاطهم بمجرد وصولهم إلى مصر واستقرارهم فيها أن يسيروا في الطريق الذى يؤدى بهم إلى تحقيق هذا الهدف^(١) . وقد نصحبهم القنصل الفرنسى — كما رأينا — بإعداد مشروعهم لوصول البحرين على أساس من الإحصاءات والدراسات الدقيقة قبل مفاتحة (محمد على) فى المشروع .

ومنذ بداية أكتوبر ١٨٣٣ وقبل وصول (انفانتان) ومن معه إلى مصر كانت قد بدأت الدراسات التمهيدية على أيدي ذلك النفر من السان سيمونيين الذين سبقوا (انفانتان) إلى مصر . فى أوائل أكتوبر أوفد (بارو) اثنين من السان سيمونيين هما (الريك) و (كولان) لزيارة منطقة السويس وجمع المعلومات عن طبيعة الأرض وعن الماء وعدد السفن التى تنفذ إليها من الهند ، وبعد أن درسوا منطقة قناة السويس وكوبا فسكرة مبدئية عن خليج السويس عادوا إلى القاهرة فى الوقت الذى وصل فيه (انفانتان) وصحبه إلى الاسكندرية^(٢) .

وبعد ذلك بعث (انفانتان) — منذ ١٦ نوفمبر ١٨٣٣ — ببعض الرواد من من السان سيمونيين إلى منطقة برزخ السويس من بينهم (دوجويه) و (أوربان) و (سرنرا Jules Sonnerat) للتعرف على الأماكن التى ورد فى الأخبار أن القناة القديمة بس النيل والبحر الأحمر كانت تمر بها وذلك استعداداً للرحلة التى كان (انفانتان) يزمع القيام بها بنفسه إلى منطقة البرزخ بعد وصول (لامبير) و (فورنل) من الاسكندرية إلى القاهرة .

ولذلك فإنه بعد وصول (لامبير) و (فورنل) إلى القاهرة فى ١٨ ديسمبر ١٨٣٣ قام (انفانتان) فى ١٠ يناير ١٨٣٤ بالرحلة إلى منطقة برزخ السويس يصحبه (السكى بيتيه Alex. Petit) و (هولستين) و (أوليفيه) و (دوجويه) و (أوربان) وكان (انفانتان) مزوداً بخطابات توصية من (سايان باشا الفرنساوى)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 212. (١)

D'Allemagne p. 399 (٢)

إلى رحال الإدارة في المنطقة التي سرف يزورونها . وطاف (انفانتان) وصحبه بفرع دمياط وزاروا المنصورة وزفتى ثم اتجهوا بعد ذلك إلى قلب البرزخ وساروا بمحاذاة بقايا القناة القديمة حتى وصلوا إلى البحيرات المرة وتحفروا من أنه كان ثمة اتصال قائم فعلا بين النيل والبحر الأحمر في العصور الخالية (١) وفامت بعثة السان سيموريين خلال هذه الرحلة ببعض الأعمال الفنية الهندسية المتصلة بالمشروع فأجروا بعض المقاييس ووضعوا الخطوط الرئيسية لمشروع قناة (٢) .

وبنما كان (أنفانتان) وبعض أتباعه يقومون بهذه الدراسات في برزخ السويس كان (فورنل) في القاهرة يسعى لافئاع (محمد على) بالمشروع ، وبفضل مساعى القنصل الفرنسى وتركيتيه ، لفورنل ، وثنائه على كفاءته فى الأعمال الهندسية وافئى (محمد على) على استئقبال (فورنل) للاستاع إلى آرائه . وفى الساعة التاسعة من مساء اليوم الثالث عشر من يناير ١٨٣٤ قبل (فورنل) ومعه (ميجر) أمام (محمد على) واستمر حديثهم نحو ساعتين ، وذكر الباشا لرائيه خلال هذا الحديث أنه يبحث تنفيذ مشروع الخط الحديدى بين القاهرة والسويس على أن يمده بعد ذلك إلى الاسكندرية وأنه من أحل ذلك أرسل إلى انجلترا يطالب أحد المهندسين المختصين ، وسأل (محمد على) (فورنل) عن الوقت التى يستغرقه إعداد نموذج لمشروع الخط الحديدى فئعهد (فورنل) بأن يوم هو بعمل هذا النموذج خلال أربع وعشرين ساعة .

وهكذا يتضح لنا أن (فورنل) قد عمل بنصيحة فنصل فرنسا (ميمو) بمقدمة (محمد على) بمختلف الطرق والمقرب إليه حتى عزز الشان سيمونيون رضاه وذلك تمهيداً لتنفيذ مشروعهم الخاص بنزصيل البحرين . وانهمك (فورنل) طوال يوم ١٤ يناير ١٨٣٤ وبضناً من يوم ١٥ منه فى إعداد نموذج الخط الحديدى مستعيناً فى ذلك بزميله (الريك)، وفى مساء الخامس عشر من يناير مثل (فورنل) مرة أخرى أمام (محمد على) وقدم له النموذج الذى انجب به الباشا وعبر (لفورنل)

D'Allemagne : Les St. Simoniens, P. 399-400.

(١)

Micaud : Le Canal de Suez P. 71.

(٢)

عرضائه . ومع ذلك لم يعهد إليه بتنفيذ مشروع الخط الحديدي - وكان (فورنل) يعني نفسه بذلك - إذ كان (محمد علي) قد طلب مهندساً انجليزياً لهذه المهمة (١) . وكان هذا صدمة (فورنل) إلا أن همته لم تضعف وحاسنه لم تفتر ، فما زال أمامه المشروع الأكبر - مشروع توصيل البحرين - الذي من أجله حضروا إلى مصر .

وفي حلال المقابلات التي تمت بين (محمد علي) و (فورنل) في ١٣ و ١٥ يناير كان (فورنل) يلح دائماً على الوالي من أجل تنفيذ مشروع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر ، وحاول اقناع محمد علي بالمشروع على أساس أن القناة سوف تكون محابذة فلا به تحت سيطرة دولة من الدول وذلك لكي يهدى . من مخاوف (محمد علي) من هذه الناحية ، فقد ذكر (فورنل) في مذكراته (٢) أنه « حاول أن يمنع الوالي بالبدء في مشروع القناة ودعوه الدول التي بها الأمر للقيام بالأبحاث اللازمة وشقيدها على أن يقدم (محمد علي) الأبدى العاملة التي تستند تحت إنتراف مهندسين أوروبيين ، وبعد تنق القناة يعهد إلى (محمد علي) بصيانتها نظير تحصيل رسوم ، ويحضر هذه القناة بصير هذا الطريق مجايداً وليس ملكاً لأحد ولسكنه مفتوح للتجارة بين الهند وجميع الدول » .

وقد قام (فورنل) بالاشتراك مع زميله (لاهبير) ووضح مذكرة في ١٧ يناير ١٨٣٤ الحافيا على (محمد علي) بضروره البدء في مشروع القناة قبل أي مشروع آخر وترجمت هذه المذكرة إلى اللغة التركية وعهدا إلى مسيو (ميمو) بتقديمها إلى (محمد علي) (٣) ، فقدمها في ٢٤ يناير ١٨٣٤ .

ولكن (محمد علي) كان في ذلك الوقت يبحث عدة مشروعات لكل منها أنصار يفضلون تنفيذ مشروعاتهم قبل غيره من المشروعات الأخرى ، فهذا مشروع القناطر وصاحبه (لينان دي بلفون) (Linant de Bellefonds) ، بينما (فورنل) ومن معه من السان سيمونييين اتناع (انفانتان) يطالبون بشق قناة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر ، أما انخائره ، فإنها عن طريق ممتلها (حالواى

D'Allemagne, P. 400.

(١)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 197-198

(٢)

D'Allemagne, R. Les St. Simonien, P. 400-402

(٣)

(Galloway) ، كانت تجبذ لإنشاء خط حديدى بين القاهرة والسويس . ولإزاء هذا قرر (محمد على) بحث هذه المشروعات فى اجتماعات المجلس العالى (١) الذى عقد جلساته أيام ٢٨ و ٢٩ و ٣١ يناير ١٨٣٤ ، وأخيراً وافق المجلس على تفصيل مشروع القناطر على غيره من المشروعات .

ورغم ذلك لم يفقد السان سيمونيون الأمل فى دفع مشروع القناة إلى الأمام فعكف (فورنل) ومنه (لامبير) منذ اليوم التالى لقرار المجلس - أى منذ أول فبراير ١٨٣٤ - على إعداد مذكرة لتوضيح وجهة نظرهما بشأن مشروع القناطر ويان أن الاستعداد غير كاف لهذا المشروع وأنه ليست هناك دراسة كافية واعتبر (فورنل) و (لامبير) « أنه من الخطر البدء فى مشروع القناطر قبل إرسائه على دراسات تمهيدية تكون أساساً متيناً لتنفيذ المشروع وذلك بعمل خريطة طبوغرافية للوجه البحرى كله ودراسة حالة جريان ماء النيل فى أوقات السنة المختلفة وسرعة النهر وكذلك عمل خريطة هيدروغرافية للنهر ... وأنه لو بدىء فى هذه الدراسات والأبحاث فى الحال لاحتاج إتمامها إلى عام كامل على الأقل » (٢). وقدمت مذكرة (فورنل) و (لامبير) إلى المجلس العالى فى ٣ فبراير ١٨٣٤ لكنها لم تزعزغ إيمان (محمد على) بأفضلية مشروع القناطر فكلف (لينان) بالشروع فى اتخاذ الإجراءات لتنفيذه .

وكان قرار الباشا بتفصيل مشروع القناة صدمة أخرى (لفورنل) ، فقد سبق له أن فشل فى الحصول على إدارة عملية إنشاء الخط الحديدى بين القاهرة والسويس عندما كان (محمد على) يفكر فى هذا المشروع ، وها هو ذا (فورنل) يفقد الأمل فى تحقيق مشروع توصيل البحرين الذى حاول جاهداً اقناع (محمد على) بتنفيذه (٣) ، وهو المشروع الرئيسى فى رحلتهم إلى مصر ، ونظراً لعدم إيمان

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى : بناء دولة ص ٩ و ٤٥ ؛

D'Allemagne, op Cit, P. 302.

D'Allemagne, P. 402 (٢)

Micard : Le Canal de Suez, P. 71. (٣)

(فورنل) بأنه في الإمكان تنفيذ مشروع القناطر بنجاح في ذلك الوقت فقد عقد العزم على مغادرة مصر والعودة إلى فرنسا .

وفي ذلك الوقت كان (انفانتان) ما يزال في رحلته الاستكشافية في برزخ السويس منذ ١٠ يناير ١٨٣٤ ، وما أن وصل إلى مدينة السويس في ٩ فبراير حتى بلغته أنباء اعتزام (فورنل) مغادرة البلاد والعودة إلى فرنسا ، فأسرع (انفانتان) وغادر السويس تاركاً فيها (أوليفيه) ، (هولشتين) و (أوربان) فوصل إلى القاهرة في ١١ فبراير ١٨٣٤ وحاول أن يتنى (فورنل) عن عزمه دون جدوى ، فقد كان (فورنل) يعتقد أن مركزه مرتبط بمشروع السويس وكل ما يريده هو أن يخرج من نطاق الخول الذي سيخيم على معسكر (انفانتان) مدة طويلة ^(١) . وقد أيقن (فورنل) أن عدم موافقة (محمد علي) على مشروع القناة بين البحرين سوف يسبب ركوداً في نشاط السان سيمونيين لأن مشروع القناة هو محور نشاطهم في مصر ومن هنا اعتقد (فورنل) أن رحلة السان سيمونيين إلى مصر أصبحت عديمة الجدوى وآثر العودة إلى فرنسا .

وقبل رحيل (فورنل) إلى فرنسا وبفضل مساعي مسيو (ميمو) وافق (محمد علي) على أن يكل إدارة المناجم في سوريا إلى (فورنل) مقابل ١٢٠٠ (لاثني عشر ألف) فرنك سنوياً إلا أن (فورنل) رغم أنه كان توافقاً لتولى هذا العمل فإنه لم يقبله لأنه لم يرض أن يقل مرتبه عن ٢٤٠٠ فرنك سنوياً ^(٢) ، وقد عادر (فورنل) مصر في ٢٩ مارس عام ١٨٣٤ فوصل فرنسا في ٢٩ أبريل .

وقد كان لرحيل (فورنل) أبلغ الأثر على نفس الأب (انفانتان) الذي اعترف بعجزه عن قيادة الاتباع وترك لهم حرية اختيار الطريق الذي يسرون فيه ، وكان من أثر ذلك أن فضل (هولشتين) أن يلحق هو الآخر (بفورنل) أما

Journal de Fournel, Arsenal No. 7828 D'Allemagne, Op. (١)
Cit., P 403.

Lettre de Fournel à Enfantin, Arsenal No. 7614, fo. 7 (٢)
D'Allemagne, P. 404.

زميلاه (أوليفيه) و (أوربان) اللذان كانا معه في السويس فقد عادا إلى القاهرة (١) .

ولم يكن (فورنل) و (هولشتين) هما الوحيدان اللذان فضلا العودة إلى فرنسا بل لحق بهما بعد شهرين قلائل زميلهما (بارو) ، ذلك أنه بعد وصول (انفانتان) إلى مصر بفترة وجيزة رحل (بارو) إلى الاستانة حيث أخذ يرأسل الصحف الباريسية ويمدها بالمقالات عن الشرق ليجمع من المال ما يكفيه للقيام برحلة إلى روسيا ، وعند ما حاول (بارو) دخول روسيا في أبريل ١٨٣٤ حرمته عليه الحكومة الروسية النزول على سواحلها على البحر الأسود ، بسبب عدم ارتياحها إلى الجماعة التي ينتمى إليها ، فعاد (بارو) إلى الاسكندرية فوصلها في ٢٠ يوليو ١٨٣٤ وعاش بجوار (انفانتان) في منطقة القناطر بعض الوقت إلا أنه لم يسجم مع بقية الاتباع فغادر القاهرة في ٨ نوفمبر ١٨٣٤ عائداً إلى فرنسا .

هذا هو نشاط سان سيمونيين من أجل مشروع القناة في تلك الفترة ، وأهم ما يلاحظ على هذا النشاط أنه اقتصر على ناحيتين الأولى محاولة افناع (محمد علي) بالمشروع وقد فشلوا في ذلك ، والناحية الأخرى تتمثل في القيام بدراسات وأبحاث تمهيدية في منطقة برزخ السويس ، ورغم قيامهم بهذه الدراسات إلا أنها لم تسفر عن قيامهم بوضع مشروع محدد لتوصيل البحرين ومن هنا كان نشاطهم في هذه الناحية يعتبر ناقصاً من الوجهة الفنية وهذا النقص سوف يتلافونه في نشاطهم المقبل من أجل مشروع القناة .

ورغم رحيل (فورنل) وفتل سان سيمونيين في الحصول على موافقة (محمد علي) على مشروع توصيل البحرين فقد عولوا على المشاركة في المشروعات الأخرى لعل الفرصة تسنح فيما بعد ويتحقق حلمهم في تنفيذ مشروع القناة .

Lettre d'Enfantin à Ollivier, Holstein et Urban, en 13 (١)
Fev. 1834, Arsenal 7618.

Lettre de Barrault à Enfantin en 16 Juillet 1834, Arsenal (٢)
7614, fo. I Verso . D'Allemagne, P. 392.

الفصل الثالث

إنشاء السان سيمونيون في مصر

السان سيمونيون ومشروع القناطر :

كان ضياع جزء كبير من مياه النيل في البحر المتوسط دون أن تفيد منه البلاد موضع اهتمام المهيمنين على شئون مصر في مختلف العهود ، وقد أثارته هذه المشكلة اهتمام (بونايرت) في أثناء حملته على مصر ، ذلك أن مصر كانت تتبع نظام الري الحوضي وبذلك كانت الأرض لا تزرع إلا مرة واحدة في السنة ، كما كان هذا النظام لا يصلح للزراعات الصيفية . ولما كان (محمد علي) مهتما بزراعة القطن وهو غلة صيفية فقد أصبح من الضروري توفير الماء في فصل الصيف ، ففكر في إنشاء قناطر تحجز مياه النيل للارتفاع بها في رى أراضي الدلتا أيام انخفاض النيل وقد اقترح المهندس (لينان دى بلفون Linant de Bellefonds) إنشاء تلك القناطر على فرعى النيل قرب رأس الدلتا ، ووافق الباشا وعهد إلى (لينان) بتقدير نفقات المشروع وحاجات العمل ، وتألفت لجنة لبحث مشروع (لينان) والمشروعات الأخرى المقدمة من غيره بخصوص إقامة القناطر ، ووافقت اللجنة على مشروع (لينان) في أواخر عام ١٨٣٣ ، عندئذ قرر (محمد علي) أن يعرض على المجلس العالى مشروع القناطر مع مشروع السكة الحديد بين القاهرة والسويس الذى كان يؤيده (جالواى Galloway) الإنجليزى ، ومشروع القناة الذى كان يؤيده السان سيمونيون .

وعندما عرضت هذه المشروعات على المجلس العالى في ٢٨ ، ٢٩ ، ٣١ يناير عام ١٨٣٤ — ورغم دفاع كل فريق عن مشروعه — فقد وافق المجلس العالى على مشروع القناطر مفضلا إياه على مشروعى السكة الحديد والقناة . فقد كان (محمد علي) يعتقد أن القناطر لو أنشئت فإن فائدتها سوف تعود على مصر ذاتها ، أما مشروع السكة الحديد ومشروع القناة — ورغم ما قد يعود به كل منهما على

مصر من فائدة إلا أن الدول الأجنبية تسعى إليهما من أجل فائدتها ، كما تعارض
انجلترا فرنسا بمشروع السكة الحديد ، وتعارض فرنسا إنجلترا بمشروع القناة ،
وأيضاً (محمد علي) أنه لو فضل أحد المشروعين على الآخر فإنه لا بد وأن يغضب
إحدى الدولتين (١) .

وفي ٣ فبراير عام ١٨٣٤ عهد (محمد علي) إلى (لينان) ببدء العمل في القناطر
واقترح عليه إشراك من يرى فائده من إشرافه من السان سيمونيون ، وفي ١٢ مايو
عام ١٨٣٤ بدأ العمل رسمياً في إقامة القناطر (٢) .

ولم يكن السان سيمونيون راضين عن تفضيل محمد علي لمشروع القناطر على
مشروع القناة ، إذ كانوا يعتقدون أن مشروع القناة عمل عالمي يعود بالنفع على
العالم كله ويؤدي إلى تماسك أقطار العالم وتربطها ويرون في ذلك تحقيقاً لمبادئهم
في الوحدة العالمية ، بينما كانوا يعتبرون مشروع القناطر — رغم فائدته — مشروعاً
يتصف بالانانية لأنه مشروع قومي بحث لا يفيد إلا مصر وحدها (٣) .

ومع هذا فنجد اعتراف (محمد علي) بتنفيذ مشروع القناطر وكلف (لينان)
بذلك سارع الأب (انفانتان) بوضع خدماته وخدمات زميله (لامبير
Lambert) تحت تصرف الباشا للمساهمة في مشروع القناطر ، فقد اعتقد السان
سيمونيون أن الطريق الوحيد لتحقيق هدفهم وتنفيذ مشروع القناة هو المشاركة
في المشروعات الأخرى في مصر وإثبات كفاءتهم ومقدرتهم حتى تسنح الفرصة
لتحقيق حلهم الكبير وهو مشروع القناة ، ومن ثم فإن مشاركتهم في مشروع
القناطر تعتبر خطوه في سبيل تنفيذ مشروع القناة (٤) . كما أن الأب (انفانتان)
أراد أن يشغل مهندسيه ومن تبعه من العمال في عمل ماحق تحين فرصة مشروعهم

Husny, H. : Le Canal de Suez et la Politique Egyptienne (١)
P 180.

(٢) دكتور محمد فؤاد شكرى : بناء دولة ص ٤٣ - ٤٥ .

(٣) ، (٤) 16 Lettre d'Enfantin au General Soliman Bey, en (٤)
Mar 1834, Arsenal 7618, fo. 41 verso D'Allemagne, P. 407.

الأكبر (١) .

وقد كان أمام (لينان) صعوبات ليست بالهينة وعقبات لا بد من تذليلها .
ولذلك قبل ما اقترحه عليه (محمد علي) من الاستفادة من جهود السان سيمونيين ،
وقد وجد (لينان) فعلاً من بينهم كثيرين من المهندسين الأكفاء .

ومنذ أخذ (انفانتان) على عاتقه المساهمة في مشروع القناطر أخذ يبدي
به اهتماماً كبيراً ، فرفع إلى (لينان) في ٩ مارس ١٨٣٤ برنامجاً مفصلاً للخطوات
التي يجب اتباعها ، واقترح البدء أولاً بالاستعداد البشري على ألا يبدأ التنفيذ
إلا بعد تمام الاستعدادات . واقترح البدء بمسح المنطقة التي ستقام فيها القناطر
وتجهيز المواد والمعدات اللازمة وتمهيد الطرق الضرورية لنقل المهمات ، وكذلك
إقامة مدرسة للمهندسة في منطقة القناطر يلتحق بها عدد من الطلبة لمتابعة المراسم
العملية أثناء دراستهم النظرية (٢) .

وكان الأب (انفانتان) والمهندس (لامبير) على رأس قائمة السان سيمونيين
الذين ساهموا في مشروع القناطر ، فقد غادرا القاهرة في ٩ مارس ١٨٣٤ إلى
المنطقة المزرم لإقامة القناطر فيها ، ومنذ وصولهما وهما مشغولان بأعمال القياس
ومسح المنطقة .

وفي أواخر يونيو ١٨٣٤ بدأت وفود من المتطوعين الجدد من جمعهم
(دوجويه Duguet) يصلون إلى منطقة القناطر وكان في مقدمتهم الطبيب (لاشين
Lachèze) ، كما وصل بصحبته بعض نساءهم وزوجاتهم حتى لقد فكر (انفانتان)
في أن يستفيد منهن باستخدامهن في تعليم البنات الأوروبيات في مدرسة تنشأ
لهذا الغرض في منطقة القناطر (٣) .

وانضم إلى السان سيمونيين المشتغلين إلى جانب (لينان) في منطقة القناطر
المهندس (براكس) بعد عودته من الاستانة ، والحداد (ديمولار Dumolard)

D'Allemagne, P. 407.

(١)

Note-Projet du père Enfantin à Linant, en 9 Mars 1834, (٢)

Arsenal - 7618, fo. 29, D'Allemagne Les St. Simonien, P. 406.

D'Allemagne . Les St. Simonien, 409

(٣)

والميكانيكي (الكسندر Alexandre) اللذان وصلا من فرنسا . وإلى جانب هؤلاء استدعى (انفانتان) زميليه (أوار) و (برنو) وكانا لا يزالان في فرنسا ، فكتب إليهما منذ ١٦ مارس ١٨٣٤ يستدعيهما « من أجل مشروع السويس ، وكلفهما باصطحاب عدد من المهندسين معهما ، وخاصة أولئك المتخصصين في الأعمال المائية ^١ . وقد وجد (أوار) و (برنو) صعوبة في إقناع أحد من المهندسين بالذهاب إلى مصر للعمل تحت لواء السان سيمونيين كمتطوعين . وحتى بعض المهندسين الإيطاليين اللاحقين إلى فرنسا والذي سبق لهم أن اشرفوا على إدارة الأعمال المائية على نهر الوغانهم - رغم موافقتهم على مرافقة (أوار) و (برنو) إلى مصر المهمة في مشروعات السان سيمونيين - إلا أن العربة التي اعتبرت سبيل حضورهم إلى مصر كانت مسألة الأجور ، ولم تفلح محاولات (أوار) خصوصاً لإقناعهم بعظمة المشروعات التي سيساهمون فيها كمتطوعين ^٢ . وأخيراً وصل (أوار) و (برنو) إلى الاسكندرية في ٢٠ أغسطس ١٨٣٤ ، وبصحبتهم الطبيب (فونساد Fournade) وهو جراح بالجنس الفرنسي وحصل على إجازة لمدة عام وانضم إلى السان سيمونيين المرافقين (لأوار) و (برنو) في رحلتهم إلى مصر . وما أن علم (انفانتان) بوصولهم دون أن يكون معهم مهندس متخصص في الأعمال المائية ممن كان يتوقع حضورهم حتى أصعب بخيبة أمل .

وتوالى حضور أعضاء جماعة السان سيمونيين من فرنسا إلى مصر ولحموا بالآب (انفانتان) في منطقة القناطر ، ففي ١٤ ديسمبر ١٨٣٤ وصلت (سوزان دي فوالكان Suzanne de Voilquin) ^(٣) ومعها المهندس المعماري (جودريه Gondriet) ومهندس المناجم (دروو Drouot) الذي طلب إجازة غير محددة

Lettre d'Enfantin à Hoart et Bruneau en 16 Mars 1834, (١)

Arsenal 7618 fo. 21 D'Allemagne, P 406.

Lettre de Hoart à Enfantin en 28 Avril 1834, Arsenal (٢)

7618, f.o 25 , D'Allemagne, P. 411

Souvenirs d'une fille du : كتاب بعوان (٣) وقد نشر لها في عام ١٨٦٦

Peuple, ou la St. Simonienne en Egypte 1834 - 1836.

من إدارة مناجم الملح في فرنسا والتي كان يعمل بها لكي يحضر إلى مصر ويعمل
متطوعاً في مشروع القناطر أو يلازم إحدى الباشا إحدى الوظائف المناسبة لخبرته^(١).
ومنذ أخذ أعضاء جماعة السان سيمونيين على عاتقهم المساهمة في مشروع
القناطر وهم مشغولون جداً بأعمال القياس ومسح الأراضي ورسم الخطط، كما
شارك كل من (أزار) و (برو) و (براكن) المهندس (لينان) في رسم
خطة العمل في مشروع القناطر وانجزوا الكثير من الخرائط والتصميمات، وكان
السان سيمونيون يعيشون في منطقة القناطر كمتطوعين يتسلمون حياهم ومؤونتهم
من الطعام والأدوات.

ولقد شهد القنصل الروسي (دوهاميل Duhamel) وفرد السان سيمونيين
يحضرون وعلى رأسهم (أنفانتان) كي يتشركوا في مشروع القناطر فذكر أنه
«كان من بينهم كثير من المهندسين المشهورين الذين تلقوا علومهم في مدرسة
الهندسة العليا»^(٢).

ويبدو أن (لينان) كان يشعر أن ثمة مؤامرة تدبر لإبعاده عن إدارة مشروع
القناطر، واعتقد أن (لأنفانتان) يدا في هذه المؤامرة لكي يحل هو محل
(لينان)^(٣) ومن الممكن أن تكون شكوك (لينان) صحيحة، فلعل (أنفانتان)
لمس في (لينان) عدم المقدرة على إتمام مشروع القناطر فأرى أن ينقل إدارة
المشروع إلى السان سيمونيين وفيهم كثير من المهندسين الأكفاء، ولعل (أنفانتان) -
بالإشراف الرسمي على المشروع ونجاحه في تنفيذه - يستطيع بعد ذلك إقناع (محمد علي)
بمشروعاته الأخرى في مصر وفي مقدمتها مشروع القناة بين البحرين. ويؤيد ذلك
ما عبر عنه (أنفانتان) من أن نجاحهم في مشروع القناطر - رغم عدم إيمانهم به -
يدعو إلى الاعتباط على اعتبار أنه سيكون تحت إمرته جيش من العمال يقدر بالآلاف
يستطيع فيما بعد أن يوجههم إلى مشروعاته الأخرى^(٤).

(١) Journal de Lambert en 16 Decembre 1834, Arsenal 7728
D'Allemagne, P. 413.

(٢) Du Duhamel à Nesselrode, d'Alexandrie en 9 Sept. 1834,
Cattani - Le Regne de Moh. Ali d'Après Les Archives Russes en
Egypte, T II (La Mission du Colonel Duhamel, 1834-37), P. 158.

D'Allemagne, P. 413.

(٣)

(٤) ذكر محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ١٥٥ .

ومهما يكن من أمر اشتراك (انفانتان) في المؤامرة ضد (لينان) فإن إحساس الأخير يدل على أن (انفانتان) كانت له من الصفات والمزايا ما جعل (لينان) يخشى على مركزه في تنفيذ مسروعات (محمد علي) من أن يناهسه فيها ، إذ الواقع أن (انفانتان) كانت له هبة عظيمة ليس فقط بين زملائه بل كذلك عند كل من يتصل به ، ورغم أنه كان قد ترك الهندسة منذ مدة طويلة بما جعل البعض يعتقد بأنه لم يعد قادراً على إدارة أى مشروع من المشروعات ، إلا أن وجوده كان ضرورياً وفعالاً فقد كان العامل الروحي للنشاط الاتباع (١) .

ولزام ذلك الشعور من جانب (لينان) ورغبة من (انفانتان) في أن يستمر الوثام بين (لينان) وبقية السان سيمونيين المستغلين في منطقة القناطر عادر (انفانتان) منطقة العمل وعاد إلى القاهرة حيث أقام لدى (سليمان باشا الفرنساوى) وهناك أتاحت له فرصة التفكير في هدوء مشروعاته العديدة المصحلة (٢) .

وبعد أن أقام (انفانتان) فترة لدى (سليمان باشا) خرج هذا في جولة تفتيشية في الأقاليم فاصطحب معه (انفانتان) فعادرا القاهرة في ٧ أكتوبر ١٨٣٤ ووصل إلى دمياط ، وفي أثناء هذه الرحلة كان (انفانتان) يبدى كثيراً من النشاط ويعبر عن آرائه ومقترحاته بشأن الإصلاحات التي كان يرى وجوب القيام بها والمنشآت التي يجب إقامتها في هذه المناطق ، وعاد (انفانتان) مع (سليمان باشا) إلى القاهرة في أوائل نوفمبر ١٨٣٤ حيث لقيا هناك المارشال (مارمون Marmont) الذي كان (لويس فيليب) قد أعفاه من منصبه في الجيش الفرنسي فقام برحلته المشهورة إلى الشرق وقد زار خلالها مصر فأعاضى بها بضعة أشهر . وبقى (انفانتان) في القاهرة حتى ١٤ ديسمبر ١٨٣٤ حين عاد لمزاولة نشاطه في منطقة القناطر .

وبينما الكل يعمل بهمة ونشاط في مشروع القناطر وصل إليهم نبأ اعتزام (محمد علي) إيقاف العمل في المشروع لما لمسه من نقص في الإعداد له وبسبب

(١) دكتور محمد طلعت عيسى : المصدر السابق ص ١٥٠ .

(٢) D'Allemagne, R. . Les St. Simoniens, P. 412.

انتشار وباء الطاعون ، ذلك الوباء الذى فتك بالكثيرين من أتباع (انفانتان) وهم فى ميدان العمل .

و قد كان لتوقف (محمد على) عن السير فى إتمام مشروع القناطر أثره على نفس الأب (انفانتان) الذى عبر عن دهشته لهذا التصرف واتخذ دليلا على عدم مقدرة مصر على النهوض وحدها بمثل هذه المشروعات « فكل شئ يشهد بعدم مقدرة مصر على تنفيذ مشروع مماثل دون الاستعانة بأوروبا (١) » .

وأيقن (انفانتان) كذلك أن مشروع القناة بين البحرين لن يخرج إلى حين الوجرد دون معونة الدول الأوروبية .

ورغم السخال السان سيمونيين فى مشروع القناطر وإنهما كهم فى تنفيذه فإنهم لم ينفطعوا عن التفسير فى مشروعهم الأساسى الذى كان رائدهم فى الرحيل إلى مصر ألا وهو مشروع القناة ، وفى ذلك يقول الأب (انفانتان) .
« وسيظل ماثلا دائماً أمام أعيننا البحر المتوسط والبحر الأحمر والبرزخ الذى سوف يشقه (٢) » .

وفى أثناء زيارة (مارمون) خلال عامى ١٨٣٤ و ١٨٣٥ ، التى سبقت الإشارة إليها تحدث المارشال مع (محمد على) فى ١٤ يناير ١٨٣٥ بخصوص مشروع القناة وبناء على هذا الحديث طلب (محمد على) أن ترفع له مذكرة عن المشروع ، فانهز (انفانتان) الفرصة وعهد إلى (لامبير) بإعداد مشروع لتوصيل البحرين على نمط المشروع الذى كان قد وضعه المهندس (لوبير) أيام الحملة الفرنسية ، كما طلب منه كذلك إعداد خريطة لمصر وغير ذلك من الخطط والبيانات المتصلة بمشروع القناة (٣) .

Lettre d'Enfantin à Lambert en 7 Août 1835, Aresnal (١)
3615, fo. 17 : D'Allemagne, P. 415.

Lettre d'Enfantin à Hoart et Bruneau en 16 Mars 1834, (٢)

Arsenal 7618, fo. 21 . Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 212, D'Allemagne P. 406.

Lettre d'Enfantin à Lambert en 15 Janvier 1835, Aresnal (٣)
7618, fo. 112 . D'Allemagne, P. 414.

إلا أننا لا نكاد نسمع شيئاً عن آثار تلك الدراسة ، ولعل هذا يرجع إلى أن (محمد علي) وإن كان نسج الدراسات والأبحاث المتصلة بمشروع القناة إلا أنه لم يكن يرى الوقت مناسباً لتنفيذه ، هذا علاوة على ما حل بالسان سيمونييين من كوارث بسبب موت كثير من الأتباع نتيجة تفشى الطاعون واشغال من تبقى منهم بأعمال أخرى .

* * *

السان سيمونيون ونشاطهم التعليمي في مصر :

ولم تكن مساهمة السان سيمونييين في مشروع القناطر هي كل ما تميخص عنه نشاطهم في مصر في تلك الفترة ، بل كان لهم كذلك نشاط ملموس في النواحي التعليمية في هذه البلاد وهو ميدان له أهمية كبرى في نظرهم ، حيث كانوا يرون وجوب تعهد تلك النواة التي بذرها (بونايرت) في مصر عندما أسس المجتمع العلمي خلال حملته المعروفة .

وعندما كان (محمد علي) يفكر في إقامة القناطر كان يفكر كذلك في إنشاء مدرسة للهندسة ليتخرج منها مهندسون يستعين بهم في تنفيذ مشروعاته المختلفة في البلاد ، وقد اقترح (انفانتان) - كما رأينا - إنشاء مدرسة للهندسة في منطقة القناطر وذلك ضمن المقترحات التي ذكرنا أنه قدمها في ٩ مارس ١٨٣٤ إلى (لينان) ، وكان (محمد علي) قد اختار منذ ٢٤ ربيع الثاني ١٢٤٧ هـ . (١٨٣٣ م .) بعض تلامذة القصر العيني للدراسة هندسة الري على يد مهندس إنجليزي استدعى من إنجلترا ، فنقلهم بعد عامين إلى المنطقة المزعم لإنشاء القناطر بها ، وعين أستاذاً عليهم هناك (محمد بيومي أفندي) بعد انتهائه من دراسة الهندسة وأشغال القناطر في فرنسا ^(١) . وهكذا تحققت فكرة (انفانتان) ، وارتفع عدد تلاميذ المدرسة إلى ستين تلميذاً وأصبح في استطاعتهم الاستفادة عملياً أثناء أعمال بناء القناطر إلى جانب دراساتهم النظرية ^(٢) ، لولا أن هذه المدرسة لم يقدر لها الاستمرار

(١) دكتور أحمد عرت عبد الكريم : تاريخ التعليم في عصر محمد علي ص ٣٦١ .

D'Allemagne Les St. Simoniens, P. 418.

(٢)

بسبب التوقف في بناء القناطر ذاتها ، فضمت بعد ذلك (١٨٣٦) إلى مدرسة المهندسخانة ببولاق .

وفي ٢٦ أغسطس ١٨٣٤ رفع (أنفانتان) إلى (سليمان باشا الفرنساوى) — بناء على طلبه — مسروراً لإعادة تنظيم المدارس والإشراف عليها ، وقد اقترح (أنفانتان) في هذا المشروع إنشاء (مجلس للتعليم العام) (١) ، كذلك إنشاء (لجنة استشارية للعلوم والفنون) (٢) ، وقد تحققت هذه الأفكار التي اقترحتها (أنفانتان) إذ أمر (محمد علي) بتأليف (مجلس عام) للنظر في تنظيم المدارس ، وكان هذا المجلس برئاسة (مصطفى مختار بك) ومن أعضائه (لامبير) و (كلوت بك) و (حكيكيان أفندي) والشيخ (رفاة) و (محمد أفندي بيومي) وغيرهم . وقد اقترح هذا المجلس (١٨٣٦) تقسيم التعليم إلى ثلاث مراحل : ابتدائية وتجهيرية وخصوصية ، ووضع المجلس اللوائح لكل مرحلة من مراحل التعليم (٣) . وقد حل هذا المجلس بعد انتهاء مهمته ، ثم تكررت لجنة في عام ١٨٣٦ أيضاً كانت مهمتها البحث باستمرار في أمور المرأة والكتابة والتعليم أي كانت تختص بالشئون الفنية الخاصة بالمدارس (٤) ، وكانت لجنة دائمة وعرفت باسم (شورى المدارس) أو (مجلس المدارس) (٥) .

وعندما أنشأ (محمد علي) مدرسة المعادن في عام ١٨٣٤ آلت إدارتها — قبل صها إلى مدرسة المهندسخانة في عام ١٨٣٦ — إلى مسير (لامبير) ، وكان (لامبير) — كما سبق القول — متخصصاً في أعمال التعدين والمناجم . وبعدما انتقلت مدرسة المهندسخانة في بولاق عام ١٨٣٤ وصبت لها بعد ذلك مدرسة المهندسين بالقناطر الخيرية ومدرسة المعادن بمصر القديمة نظمت مدرسة المهندسخانة في

(١) " Conseil d'Instruction publique "

(٢) " Comité Consultatif des Sciences et des Arts "

(٣) دكتور محمد وفاد شكري : بناء دولة ص ٩٧ ، دكتور أحمد عرت عبد الكريم : تاريخ السليم في عصر محمد علي ص ٩٣ — ٩٥ .

(٤) كانت المدارس تابعة لدبوان الجهادية من الناحية الإدارية .

(٥) دكتور محمد وفاد شكري : المصدر السابق ص ٩٨ . دكتور أحمد عرب عبد الكريم :

المصدر السابق ص ٩٧ .

عام ١٨٣٦ ، وقد تقدم — (أنفانتان) و (لامبير) بمقترحات بشأن النظام الواجب اتباعه فيها لكي تذكرن على نبط مدرسة الهندسة العليا بباريس .

وبعد أن أصيب السان سيمونيون بحسارة فادحة نتيجة وفاة كثيرين منهم بسبب الطاعون ورحيل الأب (أنفانتان) وبعض اتباعه إلى فرنسا في أواخر عام ١٨٣٦ شارك من بقي من السان سيمونيون في مصر في كثير من المؤسسات التعليمية وساهموا في نهضتها وتقدمها ، فقد طلب في عام ١٨٣٨ من (شارل لامبير) أن يقوم بالتدريس ساعتين يومياً بمدرسة المهندسخانة برولاف لأربعة من التلاميذ كانوا قد عادوا من فرنسا دون اتمام دراساتهم . وفي سبتمبر ١٨٣٨ عين هؤلاء بعد ترجمهم مدرسين بالمدرسة و (لامبير) مديراً لها ويشترك في الإدارة (حكيكيان افندي) ، وكانت دروس الطباعة والكيمياء والخرائط تحت اشراف (لامبير) ، ودروس البناء تحت اشراف (حكيكيان) ، وكان هذا أول عهد (شارل لامبير) بإدارة مدرسة المهندسخانة ، وبعد ذلك بثلاثة أعوام نقل (حكيكيان بك) واستقل (لامبير) بإدارة مدرسة المهندسخانة وظل بها حتى أبريل عام ١٨٤٩ حين خلفه فيها (على مبارك) (١) .

وفد اهتم (لامبير) بالنهوض بمدرسة المهندسخانة ، وكان يسعى لتدبير الوظائف لخريجيهما تنسيقاً للطلبة على النفاذ في الدراسة مما ساعد على نجاح المدرسة في تخريج عدد كبير من المهندسين والمدرسين المصريين وكذلك تعريب كثير من الكتب الرياضية ، حتى أنه في عام ١٨٤١ بعد أن تمت التسوية المصرية العثمانية وظهرت الحاجة إلى إعادة النظر في النظام التعليمي في مصر على ضوء حاجات البلاد الجديدة صدر أمر عال في تلك السنة (١٨٤١) بتشكيل لجنة لتنظيم التعليم وكانت اللجنة تتكون من (سايان باشا الفرنساوي) ونظار بعض المدارس الخصوصية منهم (لامبير) ناظر مدرسة المهندسخانة و (بيرون Peiron) ناظر مدرسة الطب البشرية وكان أيضاً من السان سيمونيون ، والشيخ رفاعه ناظر مدرسة الآلسن وغيرهم ، وعندما شرعت اللجنة في بحث المدارس تلو الأخرى على ضوء احتياجات

(١) دكتور أحمد عرب عبدالكرم : المصدر السابق ص ٣٧٤ - ٣٧٥ ؛ أمين سامي : التعليم في مصر ص ٤٧ من الملحقات .

البلاد إلى خريجيها وعند ما وصلت اللجنة في بحثها إلى مدرسة المهندسخانة اعترفت اللجنة بالمتقدم العظيم الذي أحرزته المدرسة في النهضة العلمية وعزت ذلك إلى دقة ناظرها (لامبير) وهمة أساندها ، وخلصت من ذلك إلى تقرير الإبقاء عليها لأهمية خريجيها^(١) . ولما تولى إبراهيم باشا الحكم في يونيو ١٨٤٨ عقب اعتزال أبيه وشرع في تنظيم التعليم على أسس جديدة كان ساعده الأمين في ذلك (لامبير بك) ناظر مدرسة المهندسخانة^(٢) ولم تكن جهود (لامبير) قاصرة على مدرسة المهندسخانة بل كان كذلك يدرس الرسم بمدرسه السورارى ، فكان يخرج بالتلاميذ إلى الصحراء ليعلمهم تخطيط البلاد ، كما ساهم أيضاً في عام ١٨٣٦ في اللجنة التي نيط بها تنظيم مدرسة الطبوحية^(٣) .

ولم يكن (لامبير) هو الوحيد من السان سيمويزين عند ما ساهم بهذا النصيب الكبير في خدمة المؤسسات التعليمية في مصر ، فهذا الطبيب (بيرون) أحد أفراد جماعة السان سيمويزين يتولى نظارة مدرسة الطب البترى منذ عام ١٨٤١^(٤) وانعم عليه برتبة القائمقام في أواخر عام ١٨٤٥ وظل في منصبه حتى استقال عام ١٨٤٦ وعاد إلى فرنسا كما اشترك (بيرون) مع (سليمان باشا) و (لامبير) في لجنة تنظيم التعليم عام ١٨٤١^(٥) .

وفد تولى (برنر Bruneau) لإدارة مدرسة الطبوحية بطره من مارس ١٨٤٠ إلى أبريل ١٨٤٧^(٦) وأقامها على النموذج الذي تدير عليه مدرسة الهندسة العسكرية بباريس . كما تولى (ديشارم Descharmes) لإدارة مصلحة الطرق والسكك الحديدية ما بين عامي ١٨٣٨ و ١٨٤٥ .

ومنذ مارس ١٨٣٤ وضع (أوليفيه Olivier) و (توشه Toché)

(١) دكتور أحمد عرت عبد الكريم : العاصم في عصر محمد علي ص ١٣٠ و ٣٦٨ .

(٢) نفس المصدر ص ٢٤٦ - ٢٤٧ .

(٣) نفس المصدر ص ٣٨٠ - ٤٠٠ - ٤٠٩ .

(٤) Oeuvres de St Simon et d'Enfantin, T. XII, P. 13-15

(٥) دكتور أحمد عزب عبد الكريم : المصدر السابق ص ٢٨٤ .

(٦) أمين سامي : التعليم في مصر ص ٥٢ من الملاحق . دكتور أحمد عرت عبد الكريم :

التأميم في عصر محمد علي ص ٤٠٦ .

و (بوفور Beaufort) مشروعاً لتنظيم مزرعة نموذجية لكي تكون نواة لمدرسة زراعية ، وكان الأب (انفانتان) متحمساً لهذا المشروع ورأى أن يتولى إدارته رجل كفء ، ولذلك أرسل يستدعى أحد أعوانه المخلصين من فرنسا وهو (بيتيه Petit)^(١) أحد حريجي مدرسة الزراعة في (روفيل Renville) وذلك برسالة بتاريخ ٣١ مايو ١٨٣٤ ، وقد أوضح انفانتان لزميله (بيتيه) في رسالته هذه أنه وإن كان المشروع الرئيسي بالنسبة لهم هو مشروع القناة بين البحرين إلا أنه من أجل الوصول إلى هذا الهدف لابد من المساهمة في النشاط العام في البلاد في مختلف النواحي ، ولذلك فإن (انفانتان) كان يعتبر مشروع المزرعة النموذجية عظيم الأهمية رغم ما قد يبدو من ضآلته^(٢) .

ولبي (بيتيه) نداء زعيمه (انفانتان) ووصل إلى مصر في نوفمبر ١٨٣٤ يرافقه زميل له يدعى (بسكودي دومبال Busco du Dombasle) ، وفي ٨ ديسمبر ١٨٣٤ قدم (بسكودي دومبال) مذكرة حول تنظيم المزرعة النموذجية بين فيها أن الهدف من إنشائها هو إقامة مدرسة زراعية على نمط مدرسة (روفيل) في فرنسا ، وهدفها تعليم الزراعة لمائة من الفتيان سنوياً ، والعمل على إدخال آلات الزراعة الحديثة للتعميل من نفقات الأعمال الزراعية ، وتحسين سلالات الحيوانات وتهجين أصناف جديدة ، والاستفادة من الألبان في صناعة الجبن وكذلك أكلة دودة الحرير ، وطالب (بسكودي دومبال) - في مذكرته التي رفعت إلى محمد علي - بمساحة من الأرض تتراوح بين ١٠٠٠ و ١٢٠٠ فدان وعليها المباني اللازمة ، ومائة من التلاميذ تتراوح أعمارهم بين ١٤ - ١٨ سنة ، وكذلك المدرسين المدرسين اللازمين لتدريس العلوم المختلفة^(٣) . ولم يطلب

(١) كان (بيتيه) قد حضر لأول مرة مع (انفانتان) في ٢٣ أكتوبر ١٨٣٣ ؛ ثم عاد إلى فرنسا مع (دوجونه) في مارس - أبريل ١٨٣٤ ليجل محل (أوار) و (روبيو) الذين حضرا إلى مصر في ٢٠ أغسطس ١٨٣٤ ؛ وأخيراً استدعاه (انفانتان) للمساهمة في إنشاء مدرسة الزراعة .

(٢) Lettre d'Enfantin à Petit en 3^e Mai 1834, Arsenal 76 8, (٢)

fos. 48—50 · D'Allemagne, p, 419

D'Allemagne, p. 419.

(٣)

(سكودى دومبال) صرف مرتبات له ولزملائه فى هذه المدرسة بل طالب بالمشاركة فى أرباحها ، وكانت مدرسة الزراعة التى تأسست أولاً بنبروه عام ١٨٣٦ ثم انتقلت إلى شبرا فى عام ١٨٣٩ هى نتاج هذه الفكرة .

وبينما كان الأب (انفانتان) ومعه (لامير) منمكين فى مشروع القناطر مع (لينان) كان كثير من اتباع (سان سيمون) الذين وفدوا إلى مصر يسعون لشغل بعض المناصب فى الحكومة ، فهذا (كولان Collin) منهمك فى إعداد إحصاء لمصر ، كما تولى (لامى Lamy) إنشاء حظيرة الباشية ، وأصبح (كوبيا Cognat) و (شاربان Charpin) طبيين بالقناطر ، وفى الوقت نفسه كان (الريك Alric) يقوم بعمل تمثال نصفى لمحمد على ، كما عهد إليه بتدريس الرسم بمدرسة الخيالة بالجيزة ، وإلى جانب ذلك طلب (كلوت بك) من (ماشيرو Machereau) أن يقوم بالتدريس فى مدرسة أبى زعبل ، وكان (أوربان Urbain) و (جرانال Granal) يقرمان بتدريس اللغة الفرنسية بمدرسة المشاة بالخانكة ، وهكذا يتضح لنا كيف أن السان سيمونيين قد تغلغلوا فى كثير من نواحي النشاط فى مصر تحقيقاً لأحد الأهداف التى رسموها لأنفسهم قبيل رحيلهم من فرنسا ، وذلك بالمساهمة فى المشروعات المختلفة حتى تثبت أقدامهم فى البلاد وتتاح لهم فيما بعد فرصة تحقيق مشروعاتهم الأكبر - مشروع القناة بين البحرين .

وقد كان (انفانتان) سعيداً بهذا النجاح الذى حققه أتباعه فى مصر^(١) ، ومع ذلك لم يكن جميع أفراد جماعة السان سيمونيين فى مصر يشغلون وظائف أو يقومون بأعمال تدر عليهم معاشهم ، بل كان بعضهم بلا عمل ، ذلك أن وفودهم على مصر تتابعت حتى ازداد عددهم وصار من الصعب على الأب (انفانتان) أن يدبر مصدر الرزق لهم جميعاً فظل كثير من منهم فى حالة تعطل مثل (ماسول Massol) و (جنيفواز Genevois) و (أوليفيه Ollivier) و (مارشال Maïéchal) حتى لقد اضطر كثير منهم إلى العودة إلى فرنسا^(٢).

Lettre d'Enfantin à Duguet en 7 Mai 1834, Arsenal, 7618 (١)

fo 30. Oeuvres de St. Simon et d'Enf T IX, p. 223,

D'Allemagne, p. 421.

D'Allemagne, p. 422.

(٢)

ولم يلبث الطاعون أن تفشى في يناير عام ١٨٣٥ وراح ضحيته عدد كبير من جماعة السان سيمونيين في مصر ، وكان أول من سقط منهم الطبيب (فورساد Fourcade) الذى كان يعمل بمستشفى أبى زعبل وانتقلت إليه عدوى الطاعون فأودت بحياته في فبراير ١٨٣٥ ، وتبعه (لسكو دى دومبال) الذى كان يعمل على إنشاء المزرعة النموذجية ، وفي ٩ أبريل سقط المثال (الريك) ، وفي ١٠ مايو توفي المهندس (لامي) ، ثم المؤلف (مارشال) الذى توفي في مستشفى الأوبكية بعد أن ظل في فراش المرض تسعة عشر يوماً ، وتبعهم الكيميائي (جوندرية Gondret) ، وفي ١٧ يونيو سقط الحداد (دمولار Dumolard) في منطقة القناطر ، ولم يلبث أن توفي المهندس (أوار) الذى كان لموته في ١٢ أكتوبر ١٨٣٥ أسوأ الأثر في نفوس زملائه لدرجة أنهم اعتبروا أن الفشل قد حاق بهم وأن رسالتهم قد وصلت إلى نهايتها بوفاة (أوار)^(١).

وبسبب انتشار الطاعون رحل (انفانتان) عن القاهرة ومعه بعض الاتباع مثل (لامبير) و (ماسول) و (جنيفواز) فغادروا القاهرة في ٢٥ فبراير ١٨٣٥ على إحدى المراكب في النيل واتجهوا صوب الجنوب، وزاروا في طريقهم ابيدوس ومعبد دندرة ووصلوا إلى الأقصر حيث زاروا الآثار المصرية القديمة ، وهناك تكررت مقابلات (انفانتان) مع (ميمو) ففصل فرنسا الذى كان قد لجأ هو الآخر ومعه كثير من أعضاء الجالية الفرنسية إلى الصعيد هرباً من الوباء . وظل (انفانتان) في الأقصر حتى غادرها في ١٦ سبتمبر عائداً إلى القاهرة عن طريق النيل فوصلها في ٢٣ سبتمبر^(٢).

ولم يكن الموت هو المصير الوحيد الذى كان ينتظر اتباع (سان سيمون) في مصر ؛ فهذا (أوربان) يتخلى عن كاثوليكيته ، إذ اعتنق الإسلام منذ ٨ مايو ١٨٣٥ ، وحذا حذوه (ماشيرو) الذى تسمى باسم (محمد أفندى) وتزوج من سيدة مسلمة أنجب منها أربع فتيات سماهن جميعاً بأسماء عربية^(٣) . وقد كان هذا

D'Allemagne : Les St. Simonien, p, 426

(١)

Ibid, p. 422—425.

(٢)

Carré : Ecrivains et Voyageurs ... T. I, p. 267.

(٣)

الحادث موضع سخيرية (محمد علي) إذ عبر عن شماتته في جماعة السان سيمونيين الذين وفدوا إلى مصر « لتحويل المسلمين عن دينهم فإذا باثنين منهم يتحولان إلى الإسلام » (١) .

وفي ٧ فبراير ١٨٣٦ احتفل من بى في مصر من السان سيموبين بعيد ميلاد الأب (انفانتان) ، فاجتمع اثنان وعشرون منهم حوله معبرين عن حبهم وولائهم له ، وأمضوا الليل في حديث ورقص وشراب حيث شربوا نخب أهلهم وأصدقائهم الذين خلفوهم وراهم في فرنسا (٢) .

وهو كان لا يتشار الطاعون أثره في تفرق الاباع وتشنهم وسوء حال جماعة السان سيمونيين ، فتركوا منطقة القناطر وعاد بعضهم إلى القاهرة ، وسافر البعض الآخر إلى الأقاليم كما رأينا ، بينما غادر بعضهم البلاد نهائياً عائدين إلى فرنسا ، ففي منتصف يناير ١٨٣٦ عاد (أوربان) و (جول سونرا (Jules Sonnerat) إلى فرنسا ، وفي أوائل مايو غادر (ماسول) و (روجيه) و (كلوريند روجيه) القاهرة عائدين إلى فرنسا مارين بسوريا ، وعندما وصلوا إلى الاسكندرية في ٩ مايو علموا بوفاة (أوليفيه) في صباح ذلك اليوم (٣) .

وهكذا وجد الأب (انفانتان) أن اتباعه يغادرون مصر إلى فرنسا الواحد منهم بعد الآخر ، علاوة على من اختطفهم الموت ووصل عددهم إلى خمسة عشر ، ماتوا — كما يقول (انفانتان) (٤) — « في ساحة الشرف ، في سبيل العمل الذين كرسوا من أجله حياتهم ، تاركين لنا — ولى على وجه الخصوص — مهمة وشرف متابعة السير بعزم في ذلك العمل الذى سقطوا تحت وطأته » ، ولذلك غادر (انفانتان) القاهرة في ٣٣ أكتوبر مع ليف من أعوانه إلى الاسكندرية التي أبحر منها في الثلاثين

Lettre d'Enfantin à Algac St. Hilaire en 5 Octobre 1835, ()

Arsenal 7827 d'Allemagne, 422

Souvenirs d'une fille du peuple, ou la St. Simonienne en (٢)

Egypte par Suzanne de Voilquin, citée dans: d'Allemagne, p. 430.

D'Allemagne, p. 430.

(٣)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin T. XII, p. 8.

(٤)

من نفس الشهر فوصل مرسيليا في ٧ يناير ١٨٣٧ تاركا في القاهرة بعض الاتباع مثل (لامبير) و (برنو) و (ماشيرو) و (جافارى) والبعض الآخر في الاسكندرية مثل (ربول) و (كولان) و (جوندريه) و (جانان)^(١).

وعندما عاد (أنفانتان) إلى فرنسا لم يقابل بذلك الحماس الذى كان يحلم به عندما غادرها في طريقه إلى مصر ، والذى كان يأمل أن يكون جزاءه على الأعمال التى كان ينوى تحقيقها في مصر .

وهكذا انفرط عقد السان سيمونيين في مصر دون أن يقدر لمشروعهم — مشروع القناة بين البحرين — أن يتحقق .

* * *

وقد خلف لنا السان سيمونيون في مؤلفهم و أعمال (سان سيمون) و (أنفانتان) Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin ، قائمة (٢) بأسماء من رافقوا الأب (أنفانتان) في رحلته إلى مصر بين عامى ١٨٣٣ — ١٨٣٦ ، وقد تضمنت هذه القائمة أسماء خمسة وحسين شخصاً (٣) يتبين لنا منها أنه قد مات من

Op, Cit, p, 432

(١)

Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, 1 XII, p. 13—15

ملحق البحث (ملحق رقم ١)

(٣) من بين هؤلاء ثمانية ممن درسوا بمدرسة الهندسة العليا وهم :

أوار Hoart ، لامبير Lambert . برونو Buneau فورنل Fournel ، براكس Prax ، تورنيه Tourneux دشارم Descharmes ، ددروو Drouot .
ولملى جاب هؤلاء محذ الكيمائيين جوندريه Gondret جافارى Javary والرياضى
أيون Yvon ، والمهندس المعارى لامي Lamy والرسام ماشيرو Machereau ، والحداد
دمولار Dumolard والمصور أشار Achard ، والميكاسكى الكسندر Alexandre ،
والموسقيين روجه Rogé ، ودافيد David ، والرراعيين بيتيه Petit ، وأليفبه Ollivier
وسكودى دومال Busco du Dombasle ، والمثالريك Alric ، والأطباء فورساد ،
لانشيز Lachèze ، حلا Gallat ، رمجو Rigaud ، شاربان Chaipin بيرون ،
كونيا ، ديلو Delon ، والطبيب البيطرى سانور Santour وعدد من الأدباء والرحالة
والمشغلين بالتجارة .

هؤلاء في مصر نحو خمسة عشر شخصاً ، وأنه قد عاد منهم إلى فرنسا عشرون وبقى في مصر خمسة ، ولم تذكر القائمة مصير الباقيين .

وبما يلاحظ على هذه القائمة أنها لم تتضمن الأفراد المنتمين إلى جماعة السان سيمونيين لحسب بل تضمنت كذلك بعض الأفراد ممن عملوا معهم دون أن يعتنقوا مبادئهم^(١) ، ويؤكد ذلك أن الأب (أنفانتان) أدرج اسم (لينان دى بلفون) ضمن الأسماء الواردة في هذه القائمة رغم أن (لينان) لم يكن من السان سيمونيين ، بل كان موجوداً في مصر منذ مدة طويلة قبل مجيئهم إليها وكل ما في الأمر أنهم اشتركوا معه أثناء العمل في القناطر .

ومن نواحي الأهمية في هذه القائمة أنها أوردت أمام معظم الأسماء المصير الذي آل إليه كل منهم .

هذه هي رحلة السان سيمونيين الأولى إلى مصر ، وهي وإن كانت لم تحقق الغرض الأكبر من مجيئهم وهو شق قناة في برزخ السويس إلا أنه كان لمساهمتهم في مختلف أنواع النشاط في مصر أثر لا ينكر بل يذكر ويقدر ، وهذا المارشال (مارمون) بعد أن اجتمع بكثير من أفراد الجماعة السان سيمونية في منزل سليمان باشا وذلك خلال رحلته إلى مصر في أواخر عام ١٨٣٤ وأوائل ١٨٣٥ يعبر عن تقديره للأب (أنفانتان) ويشهد بأن له من المزايا أكثر مما هو معروف عنه . كما عبر (مارمون)^(٢) عن تقديره كذلك للشخصيات السان سيمونية الأخرى والتي أكبر فيها حبها للعمل والخدمة وتمتعها بكفاءات ممتازة ، إذ وجد من بينهم - كما يقول -^(٣) كثيرين ذوي علم واسع عميق ، وأن بعضهم من درس في مدرسة الهندسة العليا ، كما أشار المارشال إلى محاولة (محمد علي) الاستفادة بعض من تلك الشخصيات السان سيمونية التي اتضحت له فائدتها فوضع بعضهم في إدارة كثير من المؤسسات ، واستعان ببعضهم في مشروع القناطر تحت إمرة (لينان) .

Carre . Ecrivains et Voyageurs ... T, I, P, 270 (١)

Journal de Lambert , 1er Janvier 1835, Arsenal 7728, (٢)

D'Allemagne, p, 413

Maréchal Marmont Voyage... T. III, p, 362—368 (٣)

الفصل الرابع استمرار بحوث القناة

(لينان) ومشروع توصيل البحرين .

عاد الأب (انفانتان) ومن معه من الاتباع إلى فرنسا في أوائل عام ١٨٣٧ دون أن ينفدوا مشروع شق قناة بين البحرين المتوسط والأحمر ، وهو المشروع الذى ساقهم إلى مصر في عام ١٨٣٣ ، ومع ذلك فإن فكرة توصيل البحرين لم يسهل عليها ستار النسيان بعد ذلك ، إذ كان هناك من تعهدوا وبدل في سبيل دراستها وبحث إمكان تحقيقها كثيراً من الجهد والوقت وعلى الأخص (لينان دى بلفون Linant de Bellefonds) المهندس الفرنسى الذى كان في خدمة الحكومة المصرية ، والذي كان لبحوثه ودراساته عن مشروع توصيل البحرين أثر كبير في توجيه نشاطه لسان سيمونيين وجهودهم في الفترة التالية من أجل تنفيذ فكرة توصيل البحرين .

ويرجع اهتمام (لينان) بدراسة برزخ السويس ومشروع توصيل البحرين إلى عام ١٨٢٠ - ١٨٢١ عندما قام بأول رحلة في منطقة البرزخ للتعرف على معالم القناة القديمة التي كانت تربط النيل بالبحر الأحمر في العصور السابقة . وفي عام ١٨٢٢ قام (لينان) بحولة في المنطقة الشمالية الشرقية من برزخ السويس وعلى صفاف بحيرة التمساح ، كما زار الفرما والسويس (١) .

وقد كان لهذه الريارات والجولات أثرها في إثارة اهتمام (لينان) بمشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر ، وأخذ اهتمامه بالمشروع يتجاوز الناحية التاريخية المقتصرة على التعرف على آثار القناة القديمة وحسب إلى الناحية الفنية والهندسية فعاد إلى زيارة البرزخ في عامي ١٨٢٧ ، ١٨٢٩ حيث قام بمراجعة وتحقيق المقاييس والنتائج التي توصلت إليها بعثة الحملة الفرنسية في أجزاء البرزخ المختلفة ، وخرج

Linant : Mamoires sur les principaux Travaux ... p 89, (١)

Vidal : Linant de Bellefonds, p, 239

Mazuel . L'Oeuvre Geographique de Linant, p. 243

لبنان من هذه الدراسة بتأكيد مقاييس بعثة الحملة الفرنسية وتأيد وجود فرق بين مستوى البحرين المتوسط والأحمر (١) .

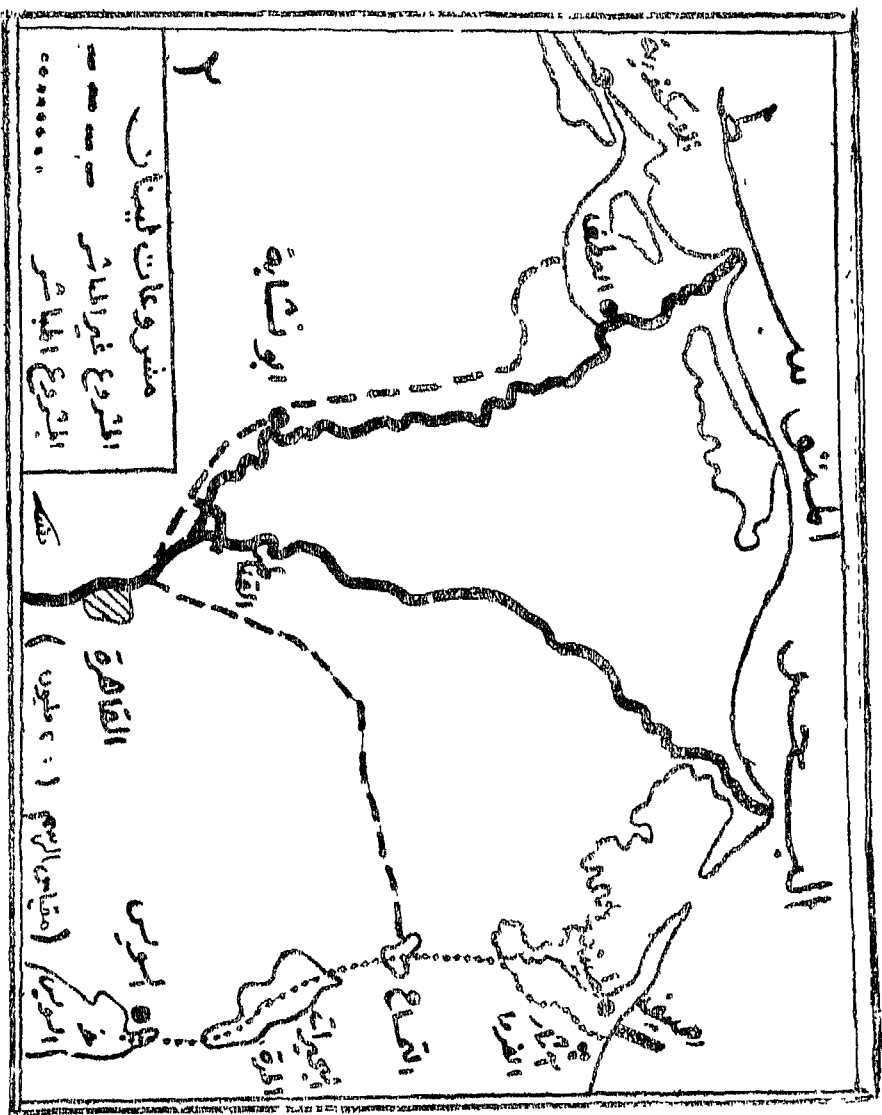
مشروع (لبنان) الأول غير المباشر .

وعلى هذا الأساس شرع (لبنان) — منذ عام ١٨٣٠ — في وضع مشروع لتوصيل البحرين المتوسط والأحمر ، وكان هذا المشروع مقيداً بالفرق (المزعوم) بين مستوى البحرين ومن ثم فقد كان مشروع (لبنان) الأول يصل البحرين بطريق غير مباشر أى عن طريق النيل ، شأنه في ذلك شأن المشروع الذى وضعه (لوبيير) مع بعض الاختلاف . ذلك أن مشروع (لبنان) الأول هذا كان يعتمد على إنشاء القناطر كما كان لا يستخدم فرعى النيل في الملاحة — كما فعل مشروع (لوبيير) — إلا في المسافة بين القناطر والقاهرة .

وكانت القناة في مشروع (لبنان) غير المباشر تتكون من قسمين أحدهما شرق النيل والآخر في غربيه وكلاهما يستمد ماءه من النيل أمام القناطر . وتمتد القناة من السويس إلى البحيرات المرة وتجرى في هذا الجزء من القناة مياه البحر الأحمر التى تعلق عن مستوى البحيرات المرة — في تقدير (لبنان) — بأربعة أمتار وواحد وتسعين سنتيمتراً ، ولذلك اقترح (لبنان) — في هذا المشروع — إقامة أهوسة عند الطرف الجنوبي للبحيرات المرة التى ستملؤها مياه النيل طبقاً لمشروع (لبنان) حق لا تختلط مياه البحر الأحمر في هذا الجزء من القناة بمياه النيل في البحيرات المرة .

ومن البحيرات المرة تسير القناة — حسب مشروع (لبنان) الأول — في وادى طوميلات حتى ترعة الزعفرانية عند رأس الوادى ، ثم تستخدم ترعة الزعفرانية ذاتها ثم ترعة أبى منجى بعد تعميقهما ، وأخيراً يصل الفرع الشرقى للقناة إلى النيل عند القناطر وتستمر حتى القاهرة ثم تعود أمام القناطر مرة أخرى .

أما الفرع الغربى للقناة فإنه لا يستخدم فرع رشيد كما كان الحال في مشروع (لوبيير) وإنما يستخدم ترعة الخطاطبة التى كانت تستمد مياهها من النيل شمال رأس الدلتا بنحو ٥٠ كيلو متراً ، وقد اقترح (لبنان) مدها نحو الجنوب حتى تستمد



مياها من أمام القناطر ، وتستمر الملاحة في ترعة الخطاطبة حتى تنتقل إلى ترعة المحمودية بعد تعميقها وتوسيعها (١) .

وقد اجمل (لينان) فرائد مشروعه غير المباشر بأنه يفيد نظام الري في مصر حيث أن القنارات سرف تستخدم في أعمال الري علاوة على الملاحة ، كما ذكر أن مشروعه هذا سرف بسمح بتوصيل البحرين المتوسط والاحمر وذلك بربط السويس والاسكندرية بمجرى مائى يسمح بمرور السفن التي تتراوح حولتها بين ٢٠٠ - ٢٥٠ ط (٢) .

وهكذا نرى أن مشروع (لينان) غير المباشر لا يختلف في عمومياته عن مشروع (لوبير) ولا يزيد عليه إلا في أمر واحد وهو القناطر ، ذلك أن (لينان) اقترح لإنشاء القناطر على النيل عند رأس الدلتا لكي تقوم إلى جانب عملها في الري بتعديده العناء بالماء في مختلف فصول السنة حتى في فترة التجارى وذلك حتى لا تخضع الملاحة في القناة للتغيرات الفصلية في مياه النيل ، وهذا الأمر كان إحدى النقائص التي تشوب مشروع (لوبير) وتقال من فائده وتجعله مشروعاً غير عملي لتوقف الملاحة في القناة في فترة انخفاض النيل .

ومع أن (لينان) في مشروعه هذا حاول علاج العيوب التي كانت تشوب مشروع (لوبير) ألا أن مشروع (لينان) ذاته كان موضع اعتراضات جوهرية في مبادئها أن أى مشروع لتوصيل البحرين المتوسط والاحمر بطريق غير مباشر لم يكن ليحل مشكلة إيجاد طريق قصير بين الشرق والغرب حلاً تاماً بحيث أن مثل هذا المشروع لم يكن يخدم سوى الملاحة الداخلية ولا يفيد الملاحة البحرية بين البحرين المتوسط والاحمر ، وعلى ذلك لم تكن القناة غير المباشرة هي المشروع الذى ينتظره العالم لكي يستفيد منه فائدة تامة ومحققة (٣) .

Société d'Etudes de l'Isthme de Suez, Travaux de la (١)

Brigade Française, Rapport de l'Ingénieur, p. 112-113

Linant Memoires ... p. 236 (٢)

Société d'Etudes ... Travaux de la Brigade Française, (٣)

Rapport de l'ingénieur, p. 114

كما أن مشروع (لينان) أطال مجرى القناة عنها في مشروع (لوبير) بمقدار ضعف ذلك الحزم من مجرى النيل الواقع بين القاهرة والقناطر المزمع لإنشاؤها ، فقد أراد (لينان) أن يحمل من مدينة القاهرة مركزاً تجارياً هاماً على الطريق المائى بين البحرين المتوسط والأحمر بحيث تمر بها جميع السفن أثناء انتقالها من بحر الأحمر . ولما كانت القناة بفرعها تستمد مياهها من القناطر حيث يرتفع مستوى الماء لا من عند القاهرة فقد أصبح يتحتم على السفن - بعد أن تقطع أحد فرعى القناة وتصل إلى القناطر - أن تتجه إلى القاهرة ثم تعود إلى القناطر مرة أخرى لنسير فى الفرع الثانى للأمانة ، أى ستقطع السفن هذه المسافة بين القاهرة والقناطر ذهاباً وجيئة (١) .

ولمى جانب ذلك فإن جعل النيل ممراً مفتوحاً أمام السفن التى تنتمى إلى جميع الدول الأجنبية كان من شأنه أن يثير المخاوف والشكوك لدى حكومة مصر ويجعلها تردى الموافقة على المشروع بصورة هذه ، وقد كانت هرافة حكومة مصر أساسية لىكى يخرج مشروع توصيل البحرين إلى حيز التنفيذ (٢) .

ومع ذلك فقد كان مشروع (لينان) غير المباشر خطوة إلى الأمام فى سلسلة المشروعات التى وضعت من أجل توصيل البحرين المتوسط والأحمر ولما يجد طريق مصر يصل الشرق بالغرب ، وحاول (لينان) بمشروعه أن يذلل بعض الصعوبات وبخاصة عندما كشف لأول مرة عن الفائدة التى يمكن أن تعود على القناة بين البحرين من إنشاء القناطر عند رأس الدلتا بحيث تصبح الملاحة فى القناة مستمرة على مدار السنة . يضاف إلى ذلك أن لإزاحة الستار عن العصبات التى تعترض مشروع توصيل البحرين بطريق غير مباشر دعم الاعتقاد حتى لدى (لينان) نفسه بأن الحل السليم لمشكلة توصيل البحرين يتمثل فى حفر قناة مستقيمة تصل بينهما مباشرة (٣) .

ولم تسكن اخبار هذا المشروع سرأى تقتصر على صاحبه (لينان) وحده

(١) Ibid, p, 112; Mazuel, p. 293

(٢) Husny, H. · Le Canal de Suez et la Politique Egyptienne, (٢)

P. 183 , Mazuel, p. 294

Mazuel I'Oeuvre Geographique de Linant, P. 294, (٣)

بل تحدث بشأنه مع عدد من الشخصيات من بينهم القنصل الفرنسي في مصر (ميمور) وكذلك نائبه (فردينان دى لسبس) وذلك في عام ١٨٣٣ (١). وكانت أحاديث لينان مع القنصل الفرنسي تتناول هذا المشروع غير المباشر والاشادة بفائدة وأهمية المشروع المباشر، وقد كان لهذه الأحاديث الفضل في إثارة الرغبة لدى (دى لسبس) في أن يكون باعث مشروع القناة (٢).

مشروع (لينان) الثاني (المباشر) ١٨٤٠ .

وفي عام ١٨٤٠ وضع (لينان) مشروعاً آخر لشق قناة مستقيمة بين البحرين المتوسط والأحمر (٣)، إلا أنه يلاحظ أن مشروع (لينان) الثاني (المباشر) هذا كان يقوم على أساس استمرار اعتقاده في وجود فرق بين مستوى البحرين .

وكان الدافع (لـ لينان) لوضع مشروعه المباشر ما كان يعتقده من أنه إذا كان المشروع غير المباشر يخدم مصالح مصر ذاتها ويكفي إحتياجات الملاحه الداخلية والرى فإن المشروع المباشر أفضل منه لأنه أقصر وأقل تكلفة وأكثر فائدة وملاءمة لأوروبا وإحتياجات تجارتها، لأن القناة المستقيمة تسمح بالمرور السريع للسفن ذات الحمولة الكبيرة (٤).

واعتقد (لينان) أن ارتفاع مستوى البحر الأحمر عن مستوى البحر المتوسط بعدة أمتار سوف يؤدي إلى اندفاع المياه من المستوى المرتفع إلى المستوى المنخفض ولا يتطلب هذا العمل سوى شق ربوق السوبس وسيرابيوم .

(١) Linant . Memoires sur les Principaux Travaux, p. 213

(٢) Voisin Le Canal de Suez, T. I, P. 6. (Lettre de Delesseps à Arlès Dufour en 16 Juin 1855.

Linant Op Cit, p. 234.

Ibid, p. 213. (٣)

Ibid, p. 215, (٤)

Mazuel. p. 294

وهكذا رأى (لينان) — في مشروعه الثانى المباشر — ان اختلاف مستوى البحرين سيؤدى إلى سهولة تنفيذ مشروع القناة المباشرة حيث أن المياه المندفعة سرور تحت سهولة فى الأرض التى تحرى عليها وتتنق لنفسها بحرى تسير فيه نحو الشمال وترسعه وتعمقه بدرجة كافية ، وبذلك تناسب مياه البحر الأحمر فى سهولة ويسر دون أن تصادف عقبات تذكر حتى تصب فى البحر المتوسط . وقد رأى (لينان) فى جريان مياه النيل من القاهرة نحو المصب خبر مشجع على الأخذ بهذا الرأى ، فهو يرى أن مياه النيل قد استطاعت أن تشق لنفسها بحرى يصل عمقه إلى ٩ — ١٠ أمتار رغم أن سرعة مياه النيل أقل من السرعة المقدرة لمياه البحر الأحمر فى انسيابها نحو البحر المتوسط (١) .

وأراد (لينان) أن يحتاط لاحتمال انتشار المياه الملحة نحو الأراضي الزراعية فى الغرب فاقترح — فى مشروعه هذا لإنشاء سلسلة من الحسور بعضها عند مدخل وادى طوميلات من الشرق والبعض الآخر عند رأس المياه ، كما اقترح (لينان) إقامة بروز عند مدخل القناة على البحر المتوسط لحمايته من رواسب النيل التى يلقي بها على ساحل البحر كما اقترح إقامة ميناء على بحيرة التمساح يتوسط القناة (٢) .

وقد كان هذا المشروع فى نظر صاحبه قليل التكاليف للغاية حيث لا يتطلب إلا قليلا من أعمال الحفر فى ربوق السويس وسبرايبوم إلى عمق ثلاثة أمتار فقط واتساع خمسة عشر متراً ثم ترك المياه الجارية لكي تزيد العمق والاتساع . وقد قدر (لينان) تكاليف شق هذه القناة المستقيمة بمبلغ ثلاثة ملايين وثلاثة أرباع مليون فرنك على أساس استخدام عمال مأجورين فى

(١) Linant · Memoires ... p. 215, Société d'Etudes ...
Travaux] de la Brigade Française, Rapport de l'Ingénieur,
p. 117, 118,

Société d'Etudes ... p. 119—120 (٢)

الحفر بدلا من السخرة (١) .

ورغم أن (لينان) كان يعتقد بسهولة تنفيذ المشروع والتغلب على الظروف الطبيعية في برزخ السويس وسهولة تدبير الأموال اللازمة لتنفيذ المشروع من مختلف الأقطار الأوروبية ، إلا أنه كان يعتقد أن المشروع لن تتاح له فرصة التنفيذ فعلا إلا إذا اتفقت الدول الأوروبية فيما بينها ووصلت إلى إتفاق يقرر حياد القناة قبل الشروع في حفرها حتى لا تتير أى دولة من الدول المخاوف والاشكوك في نفوس الدول الأخرى ، وهى الفكرة التى كان يؤمن بها (محمد على) حيث كان يتسرتط الحصول على الضمانات سلفاً قبل الشروع في تنفيذ المشروع .

ولم يغفل (لينان) الإشارة إلى ما سيكون لمشروعه المباشر من فائدة عظيمة بالنسبة للتجارة العالمية وبالتالى تقدم الصناعة ، علاوة على فائدة المشروع بالنسبة لأمير ذاتها حيث أنه بعد حفر القناة سوف ييسر لمصر الحصول على إيراد كبير من دخل القناة علاوة على ما سيترتب على حفرها من ثبات واستقرار وضع مصر السياسى (٢) .

وفد فدر (لينان) سلفاً أن مشروعه المباشر بصورته التى رسمها سوف يثير بعض الاعتراضات ، فى مقدمتها الحرف من خطوره تدفق المياه من المستوى المرتفع عند البحر الأحمر إلى المستوى المنخفض عند البحر المتوسط وما قد يترتب على ذلك من تحطيم ضفقى القناة وطبعان المياه على الجانبين ، ثم الاعتقاد السائد بأنه من الصعب المحافظة على مدخل القناة على البحر المتوسط بسبب الطمى الذى يرسبه النيل وتجرفه التيارات من الغرب إلى الشرق .

وفد رد (لينان) على الاعتراض الأول بأن تدفق المياه من البحر الأحمر

(١) الوثائق النمساوية (الميسكرويليم) . Extrait du Memoire sur la

Communication des Deux Mers directement par l'Isthme de Suez, par M. Linant Directeur des Ponts et Chaussées en Egypte

Mazuel L'Oeuvre Geographique de Linant, p. 306—307 (٢)

(٦ — قناة السويس)

نحو البحر المتوسط لا يختلف عن تدفق مياه النيل في أيام الفيضان نحو المصب في البحر المتوسط ، وما دامت ضفاف النيل لا يصيبها سوء نتيجة انحطار الماء فقد رأى (لينان) أن ضفاف القناة المباشرة لن تصاب بأذى . أما مع الاعتراض الثاني فقد ذكر (لينان) أن سرعة المياه في القناة كفييلة بأن توفر للقناة على البحر المتوسط مدحلا خالياً من الرواسب إذ سوف تساعد قوة اندفاع المياه على تطهير مدخل القناة خاصة وأن مياه القناة ذاتها آتية من البحر الأحمر لا تحمل رواسب (١) .

اتفاق (لينان) — (اندرسون) ١٨٤١

وفي أوائل عام ١٨٤١ زار ممر (آرثر أندرسون Arthur Anderson) الذي صار فيما بعد مديراً لشركة (Peninsula & Oriental "P & O.") الانجليزية ، وذلك للقيام ببعض الاجراءات الخاصة بتسهيل مرور البريد والمسافرين عبر الطريق البري ، وانتهز (اندرسون) فرصة وجوده في ممر لبحث موضوع حفر قناة بين البحرين (٢) ، فتعرف (بلينان) لشهرته وشهرة أبحاثه ودراساته عن منطقة برزخ السويس ولما عرف عنه من أنه وضع أكثر من مشروع لتحقيق الاتصال بين البحرين .

وقد توصل (أندرسون) ومعه أحد التجار الانجليز في الاسكندرية ويدعى (جون جليدون John Gliddon) الذي صار فيما بعد قنصلاً للولايات المتحدة في الاسكندرية وابنه (جورج جليدون (٣)) إلى عقد اتفاق في فبراير عام ١٨٤١ مع (لينان) بمحصرص لإنشاء شركة تكون مهمتها الإعداد لتنفيذ مشروع قناة مباشرة بين السويس والفرما (٤) .

(١) الوثائق النمساوية (الميكروفيلم) Extraît du Memoire sur la communication des Deux Mers Directment ...

(٢) Hoskins British Routes to India (Lettre d'Anderson à Palmerston en 20 Fev. 1841) ; Mazuel, p. 2 3.

(٣) دكتور محمد فؤاد شكرى : ماء دول س ٢٥٠ و ٢٧١

(٤) Linant Memoues sur les Principaux Travaux, p. 213, 259, (٤) Barthelemy St. Hilaire Lettres sur l'Egypte, p 10

وقد وصل هذا الاتفاق على أن تسعى الشركة — بعد تكوينها — للحصول من الباشا والى مصر على الإذن بإعفاء المهندس (لينان) من أعماله في الحكومة المصرية لكي يتسنى له التفرغ لإتمام دراساته التفصيلية الخاصة بشروع توصيل البحرين، وقد تعهد (لينان) بالتزام تعهدها للشركة حتى إذا رفض الباشا ذلك، كما تعهد (لينان) في هذا الاتفاق بأن يقدم (لأندرسون) مذكرة تفصيلية تحوى كل دقائق وتفاصيل مشروع توصيل البحرين مدعمة بكل ما يمكنه تقديمه من البيانات وكذلك خريطة لمصر وبرزخ السويس. وتعهد (أندرسون) في هذا الاتفاق بأن يقوم من جانبه باتخاذ الإجراءات الكافية بتكوين شركة مساهمة هدفها تنفيذ القناة المقترحة طبقاً لمشروع (لينان) على أن تقوم الشركة بالاستعانة بالمهندس (لينان) كمدير لأعمال المشروع نظير مرتب سنوى، وكلف (لينان) بوضع المشروع النهائى لتوصيل البحرين خلال أربعة أشهر تمهيداً لعرضه على لجنة من المهندسين المتخصصين لمناقشته وإقراره. وتعهد (أندرسون) كذلك ألا يستخدم مدكرات وبيانات وخرائط (لينان) إلا في محادثات سرية مع أصحاب رؤوس الأموال وغيرهم ممن يعتقد (أندرسون) أنه يمكن الاستعانة بهم على تنفيذ المشروع المقترح، وذلك لضمان عدم إذاعتها، كما تعهد (أندرسون) — في حالة ذبوع سرية هذه البيانات — بأن يدفع للينان تعويضاً قدره خمسمائة جنيه استرلينى. أما في حالة عدم تمكن (أندرسون) من تكوين هذه الشركة فقد تعهد بإعادة جميع خطط وخرائط (لينان).

لأن هذه الاتفاقية التى أبرمت بين (لينان) و (أندرسون) لم تسفر عن أية نتيجة بالنسبة لمشروع توصيل البحرين سوى تلك المذكرة التى نشرها (أندرسون) في لندن في عام ١٨٤٣ بعنوان (ملاحظات عن إمكان ومائدة لإيجاد اتصال بين البحر الأحمر والبحر المتوسط بواسطة قناة عبر برزخ السويس)^(١١). وتحدث (أندرسون) في هذه المذكرة عن مدى أضافر الظروف الطبيعية في برزخ السويس -

Observations on the Practicability and Utility of opening ()
a Communication between the Red Sed and the Mediteranean
by a ship-canal through the Isthmus of Suez (Lond. 1843).

على تسهيل شق قناة بين البحرين واستند في ذلك إلى المعلومات والبيانات التي أمده بها (لينان) وأشار (أندرسون) كذلك إلى أن فائدة القناة لن تكون مقتضرة على دولة بذاتها من الدول الأوروبية بل إن جميع الدول وفي مقدمتها إنجلترا سوف تجني فوائد عظيمة من وراء شق قناة بين البحرين المتوسط والأحمر تصل أوروبا بالشرق بطريق قصير سريع ، فتستفيد النمسا من ازدهار تجارة ميناء تريست ، كما تستفيد روسيا لما يصبغ في إمكانها الوصول إلى الشرق الأقصى بطريق قصير بدلا من ذلك الطريق الطويل الذي يخترق وسط آسيا وبذلك تتاح لها فرصة الاستفادة من موانئها على البحر الأسود (١) .

وأوضح (أندرسون) المزايا السياسية والتجارية التي يمكن أن تعود على إنجلترا من مشروع توصيل البحرين ، فبين في مذكرته أنه من الناحية السياسية سوف يصبح من الممكن — بعد حفر القناة — حكم الهند بنصف القوات التي كانت تحكمها ، وذلك لأنه — عندئذ — سوف يكون من السهل إرسال الإمدادات إليها بسرعة وفوت الحاجة وبذلك يقرى الحكم الإنجليزي في الهند وتقل نفقاته . أما من الناحية التجارية فإن شق القناة سوف يساعد على ازدياد صادرات إنجلترا إلى بلاد الشرق (٢) .

ورغبة في استمالة (محمد علي) لتأييد المشروع أشار (أندرسون) إلى ضرورة موافقة حكومة مصر على تنفيذ المشروع على أساس أن تقرم مصر بتنفيذه أو تعهد إلى شركة من أصحاب رؤوس الأموال بهذا العمل مع عقد اتفاق بين الشركة وحكومة مصر وتؤيده الحكومات الأوروبية بحيث يرتبط المشروع باسم وإلى مصر ويضمن له ولخلفائه نسبة من دخل المشروع وذلك لإرضاء الحكومة (محمد علي) خصصاً وأنه هو الذي سيقوم بحراسة هذا الممر الحيري بين أوروبا والشرق، وهذه المهمة سوف تجعل أهمية (محمد علي) السياسية تزداد في نظر الدول الأوروبية

(١) Anderson : Observations ... citée par : De Lesseps : Isthmus

Question, Appendix 7, p. 182 and Seq.

Ibid, p. 197.

(٢)

بعد أن أصبح هناك مصالح مشتركة بينه وبينها مما يؤدي إلى اهتمام أوروبا بضمها بقاء حكم مصر في أسرتها (١) .

ورأى (أندرسون) أنه إذا كان من الضروري - لضمان تنفيذ مشروع القناة واستمرار الملاحة فيها - الحصول على موافقة الدولة العثمانية بصفتها صاحبة السيادة الشرعية على الأرض التي سوف تخترقها القناة فإنه يقترح ألا تتقدم الدول الأوروبية للسعي من أجل الحصول على موافقة السلطان بل تترك هذه المهمة (لمحمد علي) لأنه — كما يقول (أندرسون) — أكثر مقدرة من الدبلوماسية الأوروبية على إقناع حكومة الباب العالي والحصول على موافقتها — وذلك بإبراز اهتمام مصر بالمشروع وتنفيذه حتى لا يثير محاوف السلطان وشكوكه من ناحية الدول (٢) .

ولما كان (لينان) على صلات ببعض قناصل الدول الأوروبية في مصر (٣) فقد عرّض مشروعه لتوصيل البحرين المتوسط والاحمر بقناة مستقيمة على هؤلاء القناصل لكي يبلغوه إلى حكوماتهم ، ومن هؤلاء (لاورين Laurin) قنصل النمسا في مصر الذي أرسل بدوره صورة من المشروع مؤيدة بالخرائط والرسوم إلى حكومته بتاريخ ٢٤ ديسمبر ١٨٤٢ (٤) . وقد وصلت فيما بعد بيانات عن مشروع (لينان) المباشر إلى السان سيمونيون حيث نقله (جومار Jomard) إلى الأب (انفانتان) في ١٥ يناير ١٨٤٦ (٥) ، وكانت تتمثل في مذكرة تفصيلية عن شق قناة في برزخ السويس موضحة بعدد من الخرائط والرسوم ، وقد اتخذ السان سيمونيون مشروع (لينان) المباشر — علاوة على مشروع (لوبيد) —

Anderson Observations ... De Lesepe : Isthmus Question, (١)
p. 189.

Ibid, p. 190 (٢)

Linant : Memoires ... p. 213 (٣)

Lettre de Laurin à Metternich : (الميكروفلم) (٤)
du Caire, le 24 Decembre 1842.

Mazuel , p. 321, (٥)

أساساً لأبحاثهم ومحاولاتهم التالية لتنفيذ مشروع توصيل البحرين^(١).

و قد تلقى (لينان) من بعض الدول ردوداً فيها كثير من التقدير لجهرده وأبحاثه من أجل مشروع توصيل البحرين .

ورغم دفاع (لينان) عن مشروعه المباشر ومحاولته سلفاً دحض ما قد يوجه إليه من نقد فقد كان هذا المشروع فيما بعد موضع اعتراضات فنية من المتخصصين لأن مجرد الاعتقاد بوجود فرق يقرب من ١٠ أمتار بين مستوى البحرين المتوسط والاحمر وهو مازل في عقيدة (لينان) يجعل مياه البحر الأحمر تتدفق بشدة وعنف بحيث يصبح من المتعذر المحافظة على جوانب القناة ولذلك فإن أكبر عقبة كانت تقف في سبيل تنفيذ أى مشروع مباشر هي الاعتقاد باختلاف مستوى البحرين ، ذلك الاعتقاد الذي ظل (لينان) مؤمناً به بعد دراساته وأبحاثه المتعددة في منطقة برزخ السويس رغم أنه أنجز هذه الأبحاث في ظروف مواتية ولم تعترضه صعوبات وعقبات كذلك التي اعترضت من قبل بعثة الحملة الفرنسية .

ومن ثم فإنه إذا كان هناك بعض الكتاب^(٢) يعتقدون أن مشروع (لينان) المباشر كان أساس جميع المشروعات التي وضعت بعد ذلك لتوصيل البحرين فإن هذا القول فيه شيء من المغالاة إذ أن فكرة القناة المباشرة لم تتقدم كثيراً على يد (لينان) ، وإذا كانت قد أتاحت الفرصة فيما بعد لخلق قناة مستقيمة بين البحرين فإن ذلك لم يتم إلا بعد أن ثبت تساوى البحرين بشكل قاطع ، إلا أننا مع هذا لا نستطيع أن نحدد فضل (لينان) ، فقد وضع بالفعل أول مشروع مباشر بتفاصيله ودقائقه ، ونبه الأذهان إلى الحل السليم لتوصيل البحرين ، كما درس منطقة البرزخ دراسة وافية من الناحية الجيولوجية والطبيعية ، وقد كانت هذه

(١) Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T XII, p 15-16;

Société d'Etudes .. Travaux de la Brigade Française, Rapport de l'ingénieur, p. 4

Mazuel L'Ouvre Geographique de Linant, p.311. . (٢)

الدراسة عماد من أتى بعده إلى منطقة البرزخ لدراسة إمكانيات حفر قناة بين البحرين وخصوصاً بعثات السان سيمونيين في عام ١٨٤٧ .

السان سيمونيون يتابعون نشاطهم :

لم تكن عودة السان سيمونيين إلى فرنسا في عام ١٨٣٧ دون تنفيذ مشروع توصيل البحرين سبباً لتوقف نشاطهم أو تطرق اليأس إلى نفوسهم حتى يتحلوا عن المشروع أو يعدلوا عن تنفيذه نهائياً ، بل ظلوا متمسكين به وتابعوا بعد ذلك بشاغلهم وأبحاثهم من أجل تنفيذه ، وإنما كان هذا الفشل المؤقت دافعاً لهم على التفكير في أسبابه ومحاولة علاج أوجه النقص التي تبينوا أنها تسببت في عدم نجاحهم في تنفيذ المشروع لضمان نجاحهم في المرحلة الثانية من نشاطهم . وترتب على ذلك أنهم فطنوا أخيراً إلى ضرورة تعديل الوسائل التي كانوا قد اتخذوها لتنفيذه بعد ما تبينوا أن المشروع كانت تنقصه بعض العناصر التي كان من الممكن أن تدفع به في طريق النجاح ، فقد رأوا أن المشروع كانت تنقصه الدعاية الكافية لدى الاوساط المالية والدبلوماسية على السواء من أجل صان مساهمة أكبر عدد ممكن من رؤوس الاموال المنتمية إلى مختلف الدول الأوروبية من ناحية ، وكذلك ضمان تأييد الدول الأوروبية ذاتها ، تلك الدول التي كان يهمها تنفيذ المشروع من أجل ازدهار تجارتها الشرقية (١) .

فقد أدرك الأب (انفانتان) — بعد عودته إلى فرنسا — أن مشروع توصيل البحرين يجب أن يتخذ مظهراً آخر غير الذي اتخذته خلال الفترة السابقة بين عامي ١٨٣٣ و ١٨٣٦ ، وذلك بالاعتناء بالتفكير في المشروع والاهتمام به والسعى لتنفيذه على السان سيمونيين وحدهم بل يجب أن يتجاوز التفكير في المشروع والاهتمام به نطاق جماعة السان سيمونيين ، فإنه لم يعد مشروعاً تستلزمه المبادئ السان سيمونية وحدها وإنما هو مشروع صناعي سيؤدي تنفيذه إلى رخاء وسعادة

(١) Micard . Le Canal de Suez et le Genie Français , p. 73 .

الإنسانية جمعاء ، ولذلك فإن تنفيذ هذا المشروع العظيم لن يصادف النجاح إذا ما عمل السكان سيمونيون منفردين وداخل نطاق جماعتهم وحسب ، بل لا بد لهم من العمل على توسيع دائرة نشاطهم من أجل المشروع والخروج به من النطاق المحلي إلى نطاق أوسع وذلك بالاستعانة برءوس أموال من مختلف البلاد الأوروبية التي يهمها تنفيذ المشروع .

ومن أحل ذلك عكف السكان سيمونيون بعد عودتهم من مصر على دراسة تجارة الدول الأوروبية — وبخاصة انجلترا وفرنسا وألمانيا — مع البلاد الشرقية على أساس من الإحصائيات والأرقام حتى يمكنهم معرفة مدى ما تفيد هذه الدول من تقصير المسافة بين أوروبا والشرق نتيجة شق قناة بين البحرين المتوسط والآخر فيصبح من السهل إقناع هذه الدول بتأييد المساعي لتنفيذ المشروع طالما قد اقتضت هذه الدول بفائدته الحقيقية التي تثبتها الأرقام والإحصائيات .

ولكي يطلع الرأي العام العالمي في الدول الأوروبية المختلفة على أهمية مشروع توصيل البحرين المتوسط والآخر وفائدته ، وكذلك من أجل إقناع أصحاب رؤوس الأموال في مختلف الأقطار الأوروبية للحصول على موافقتهم في المساهمة في تنفيذ المشروع بعد إقناعهم به^(١) ، نشر السكان سيمونيون سلسلة من البحوث والمقالات عن مشروع القناة بين البحرين في (مجلة العالمين La Rev. des Deux Mondes) وكانت منشورة بين الأوساط المتقفة . ومن أشهر الدراسات التي ظهرت حول هذا الموضوع كان المقال الذي كسبه (لترون Letronne) ونشر في العدد الصادر في ١٥ يوليو عام ١٨٤١ من (مجلة العالمين) وتناول فيه من الناحية التاريخية — مشروع القناة بين البحرين وتطوره في عهود الإغريق والرومان والعرب^(٢) .

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII., p. 10. (١)

Letronne : L'Isthme de Suez-Le Canal de jonction des Deux (٢)

Meis, sous les Grecs, les Romains et les Arabes, de p 215 à p. 235 . La Revue des Deux Mondes T. XXVII. Quatrième série, 5 Juillet 1841

وقد أوضح (لترون) في مقاله كيف أن أوروبا صارت تهتم اهتماماً زائداً أكثر من أى وقت مضى بإيجاد اتصال سهل وسريع بين البحرين المتوسط والاحمر ، وأن مصالح الدول الأوروبية قد أصبحت مرتبطة بتحقيق هذا الاتصال ، ودلل على أهمية إيجاد طريق مختصر بين الشرق والغرب عندما قدر أن الرحلة من باريس أو لندن إلى بومباى سوف تسنغرق - بعد توصيل البحرين بقناة مائية - مدة تتراوح بين ستة وثلاثين وخمسة وأربعين يوماً .

وكشف (لترون) الستار عن الخلاف القائم بين وجهات نظر الدول الأوروبية المختلفة ، وكيف أن بعضها يرى حل مشكلة الاتصال بين البحرين المتوسط والاحمر بشق فناء بينهما ترى دول أخرى (ويفسد الخلقه) أن فى الإمكان تقصير المسافة بين الشرق والغرب عن طريق إنشاء خط حديدى ، وفى هذه الحالة سيكون الطريق أطول منه فى حالة حفر فناء ، وبين (لترون) أن هذا الخلاف فى وجهات النظر إنما مبعثه المصالح المتنافسة على إحراز السيطرة والتفوق فى هذا الركن من العالم ، وأنه سيمضى وقت ليس بالقصير قبل أن تنفق الآراء المتعارضة وتستقر على اختيار أى من الوسيلتين - القناة أو الخط الحديدى - لتقصير المسافة بين الشرق والغرب وتحقيق التقدم التجارى المنشود .

وكان (لترون) إنما يحذر الدول من الاستمرار فى التنافس ومعارضة كل منها للأخرى ويدعوها - من أجل المصلحة العامة للدول الأوروبية جميعاً - إلى نبذ الخلاف الذى أملتته المنافسة ، والاتفاق على حل لتقصير المسافة بين الشرق والغرب يعود على التجارة الأوروبية مع الشرق بفوائد لا تنكر ، وأشار (لترون) إلى إدراك القدماء لأهمية الاتصال بين البحرين وأنهم نفذوه فى عصور مختلفة ، وأراد بذلك أن يثبت للعالم أن مشروع حفر قناة بين البحرين ممكن التنفيذ كما أراد أن يدحض رأى القائلين بأن توصيل البحرين المتوسط والاحمر بواسطة فناء مائية أمر من المتعذر تنفيذه من وجهة النظر الفنية ، وأوضح كذلك أن توصيل البحرين مائياً يمكن أن يتم بإحدى طريقتين : الأولى أن يكون الاتصال مباشراً بين السويس والفرما بحيث تحفر قناة تصل السويس بالبحيرات المرة

ثم تمتد من الحافة الشمالية للبحيرات المرة حتى الفرما على البحر المتوسط ، والثانية أن يكون الاتصال غير مباشر أى عن طريق النيل وذلك باستخدام وادى طوميلات وربطه بالبحيرات المرة بقناة تبدأ من مكان ما على الفرع الشرقى للنيل ثم ربط البحيرات المرة بالسويس ، وبين (لترون)^(١) أن هذا الاتصال غير المباشر هو الذى نفذ فى العصور السابقة وأورد الاعتبارات التى حذت بالقدماء إلى تفضيل الاتصال غير المباشر وفى مقدمتها الرغبة فى إفادة الوجه البحرى وتجارته الداخلية ، ثم الاعتقاد بتعذر إقامة ميناء على مدخل القناة على الساحل البيلوزى بسبب الطمى الذى تجرفه التيارات المائية من الغرب إلى الشرق أمام الساحل الشمالى لمصر ، وأخيراً الاعتقاد السائد بأن هناك ثمة إرتفاعاً فى مستوى البحر الأحمر عن مستوى البحر المتوسط ذلك الفرق الذى أشار إليه الكتاب القدماء ثم أكدته بعثته الحملة الفرنسية على مصر ، وفدره تسعة أمطار وتسعمائة وسبعة مليمترات (٣٠ قدماً و ٦ بوصات ^(١)) .

ثم تناول (لترون) مشروع توصيل البحرين فى العصور السابقة منذ الفراعنة حتى العصر الإسلامى ، وعقب على ذلك بأنه من الممكن إعادة الاتصال القديم الذى كان قائماً بين البحرين ، وأعرب عن اعتقاده بأن الإمكانيات الحديثة كفيلة بتخطى كل الصعوبات والعقبات التى قد تعترض تنفيذ المشروع وتجعله أمراً سهلاً ميسوراً ، أى أن (لترون) كان يرى تنفيذ المشروع غير المباشر الذى سبق تنفيذه فى العصور القديمة والوسطى ، ومن أجل الوصول إلى هذه الغاية دعا فى ختام مقاله إلى وجوب اتفاق المصالح المتعارضة أمام تلك الفوائد العظيمة التى ينتظر أن تنفيذها جميع الدول الأوروبية من وراء هذا المشروع العظيم .

وفى العدد الأول من (مجلة العالمين) الصادر فى أول يناير ١٨٤٤ ظهر مقال لواحد من السانسيمونيين البارزين وهو (ميشيل شيفالييه Michel Chevalier) يتضمن دراسة وافية فى خمس وسبعين صفحة عن برزخ بناما وخصص جزءاً من مقاله للحديث عن برزخ السويس ومشروع القناة التى يمكن أن تصل

بين البحرين المتوسط والاحمر . وقد أعرب (شيفالييه) عن اعتقاده بأن المظاهر الطبيعية لبرزخ السويس من حيث سطحه وانحداره ومنخفضاته تجعله يبدو - من النظرة الاولى - مناسباً لشق قناة ، إلا أن (شيفالييه) كان يعتقد بصحة ما أكدته بعثة الحملة الفرنسية بشأن وجود اختلاف بين مستوى البحرين ، ورغم هذا الاعتقاد فقد كان (شيفالييه) يرى أنه في الإمكان شق قناة مستقيمة تصل بين البحرين مباشرة ودون حاجة إلى استخدام النيل .

ثم أشار (شيفالييه) إلى المشروعات المختلفة التي سبق التفكير فيها في العصور المختلفة لتوصيل البحرين حتى مشروع (لوبير) أيام الحملة الفرنسية على مصر واعترف (شيفالييه) بأن مثل هذه القناة غير المباشرة يعيها فعلاً طولها الذي سيربو على أربعمائة كيلو متر بين الإسكندرية والسويس ، وأنها ستكون باهظة التكاليف ، ولإزاء ذلك خلص (شيفالييه) إلى أنه ليس ثمة وسيلة أخرى لشق برزخ السويس من أجل التجارة العالمية أفضل من حفر قناة مستقيمة بين السويس والبحر المتوسط (١) .

ولم يكن نشاط السان سيمونيين في هذه الفترة مقتصرأ على مجرد كتابة المقالات والأبحاث ونشر آرائهم بخصوص موضوع توصيل البحرين بقصد تعريف الرأي العام الأوروبي بفوائد المشروع واستتارة الهيئات المختلفة في أوروبا لتأييده ، بل وجد السان سيمونيون أنهم يجب أن يثبتوا للعالم أنهم قوم عمليون وأنهم جادون في مشروعهم لتوصيل البحرين وأنهم يريدون من أجل تحقيقه جهوداً عملية فعالة وليس مجرد إبداء آراء وعرض نظريات ، ومن أجل ذلك اتصلوا بمهندس ألماني يدعى (دوفور فيرونس Dufour Feronce) ، وكان هذا المهندس من المهتمين بمشروع توصيل البحرين بقناة مائية ، كما كان له فضل تعريف الآب (انفانتار) بالمهندس النمساوي (لويجي نجريللي Luigi Negrelli) منذ عام ١٨٤٣ ، وكان

() Chevalier, M . La Revue des Deux Mondes, 1er Janvier

1844 : Hallberg, p 83,

Roux, J. Ch. . L'Isthme et le Canal de Suez, T. I, P. 204.

(لنجريللى) - نظر أخطرت الطويلة فى الأعمال المائية - نشاط فى له قيمته بين جهود السان سيمونيين فى الفترة التالية .

ومن مظاهر اهتمام السان سيمونيين بمشروع توصيل البحرين وسعيهم الجدى لتنفيذه كانت تلك الجهود التى بذلوها فى أواخر عام ١٨٤٦ عندما عهدوا إلى واحد منهم وهو (دوفيرييه Duveyrier) بإعداد إحصاء دقيق عن تجارة كل من فرنسا وإنجلترا ومدى تأثيرها فى كل قطر منهما بشق طريق بين البحرين المتوسط والأحمر ، كما عهد السان سيمونيون إلى اثنين آخرين هما الفرنسى (ارليه دوفور Arlés Dufou) والمهندس الألمانى (دوفور فيرونس Dufour Feionce) بمباحثة المؤسسات المالية فى ألمانيا ومعرفة مدى استعدادها المساهمة فى تنفيذ مشروع توصيل البحرين .

وإلى جانب ذلك فقد دعا الأب انفانتان أنصاره وأصدقائه وأتباعه الذين تركهم وراءه فى مصر إلى مواصلة دراساتهم فى أثناء إقامتهم بها وإعداد بيانات وإحصائيات وإبلاغها إليه للاستفادة منها فى تنفيذ المشروع ، إلا أنه من الملاحظ أن هؤلاء نفر من السان سيمونيين أمثال (لامير) و (بيرون) وغيرهما ممن طالوا فى مصر بعد رحيل الأب (انفانتان) لم يلبوا دعوته إذ كان كل منهم مشغولاً بالعمل الذى يؤديه فى خدمة الحكومة المصرية ، ولعلهم فقدوا الأمل فى نجاح السان سيمونيين فى تنفيذ المشروع بعد الفشل الذى منيت به محاولاتهم بين عامى ١٨٣٣ - ١٨٣٦ ، أو لعلهم آثروا ألا يستمروا على الولاء لجماعة السان سيمونيين وزعيمهم الأب (انفانتان) لإرضاء للحكومة المصرية بعد ما لمسوه من عدم رضا الحكومة المصرية عن جماعة السان سيمونيين كما سيتبين عند الحديث عن أسباب فشل السان سيمونيين فى تنفيذ المشروع .

جمعية ليبيج (١٨٤٥) :

على أنه إذا كان السان سيمونيون قد تأثروا - كما سبق القول - فى دراساتهم بمشروع (لوبيير) و (لينان) من الناحية الهندسية والفنية ، فقد استرشدوا

كذلك من الناحية السياسية بتلك الآراء التي عبرت عنها وبادت بها جمعية ليبزح الألمانية التي تأسست عام ١٨٤٥ ووضعت القواعد الأساسية التي كانت ترى أنها كفيلة بنجاح تنفيذ مشروع توصيل البحرين .

ففي عام ١٨٤٥ تكوّن بمدينة ليبزح بألمانيا جمعية أخذت على عاتقها بحث موضوع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر من نواح معينة أهمها دراسة الأثر الذي سرف يحدثه شق قناة السويس على التجارة الأوروبية ، ودراسة إمكانيات حفر قناة تسمح بمرور السفن من جميع الأحجام ، وأي رؤوس أموال يمكن استخدامها لتمويل المشروع ، ومتى تحين الفرصة للبدء في هذا المشروع العظيم (١) . ولم تقتصر دراسات وأبحاث جمعية ليبزح على ما أمكنها الحصول عليه من معلومات في الأقطار الأوروبية بل أوفدت كذلك في بنابر عام ١٨٤٥ أحد أعضائها إلى مصر للحصول من العطر الذي سرف تحترقه القناة ومن الحكومة المصرية على كل ما يمكن أن يفيد في تكوين رأي عن المسائل التي وضعت الجمعية دراستها ضمن برنامجها ، وقد قابل هذا المندوب (٢) (محمد علي) والي مصر في مدينة الفيوم في ٣٠ يناير عام ١٨٤٥ (٣) .

وفي بداية هذه المقابلة حاول مندوب جمعية ليبزح أن يرضى (محمد علي) فأجى إليه التهنئة على ما لمسه من سيادة النظام واستتباب الأمن في ربوع البلاد بعد تلك الفوضى التي كانت منتشرة في أيام المماليك ، ثم أوضح المندوب (لحمد علي) أهمية مرفع مصر بالنسبة لأوروبا ، حيث يمكن أن تصبغ منفذ تجارة الهند ،

(١) الوثائق النمساوية (الميكروفلم) — ملاحق البحث :

Rapport de la Société de Leipzig au Prince Metternich en 25 Avril 1845:

(٢) لم يرد اسم هذا المندوب سواء في مذكرته التي رفعها إلى جمعية ليبزح متضمنة نتائج محادثاته مع (محمد علي) ولا في التقرير الذي رفعه جمعية ليبزح في ٢٥ أبريل ١٨٤٥ إلى (مترشح) متضمنا وجهة نظرها إزاء مشروع توصيل البحرين .

(٣) الوثائق النمساوية Pièce-jointe au Rapport de la Société de Leipzig.

والصين والأفطار الأوروبية ، وأنه إذا ما تم هذا الاتصال بين أوروبا والشرق عن طريق مصر فإن الرءاء سيعم مصر وتزداد أهميتها وتكتسب مركزاً سياسياً ورياً مدعماً حيث ستهتم أوروبا بالمحافظة على مركز أسرتة في مصر .

وأعرب (محمد علي) عن تخوفه من بعض الدول التي تعارض تنفيذ مشروع توصيل البحرين ولا تظر إليه بعين الارتياح وعلى الخصوص انجلترا وروسيا ، حاول المندوب تهدئة مخاوف الوالى وأوضح له أن الحكومة الإنجليزية وإن كانت غير راغبة في تنفيذ المشروع إلا أنها لن تستطيع أن تضع العراقيل أمامه لأن مصالح شركة الهند لها وزنها في دوائر الحكومة الإنجليزية ، أما فيما يختص بروسيا فقد أشار المندوب إلى أنها تتوق إلى وصول سفنها إلى البحر المتوسط وسيكون شق القناة فرصة لتحقيق ذلك الحلم .

وبعد أن استمع (محمد علي) إلى وجهة نظر مندوب جمعية لينزح عقب عليه بقوله : « لانه إذا اتفقت الدول الكبرى وطلبت منى تنفيذ المشروع فأنا على استعداد لتنفيذه ، ومصر لا ينقصها الرجال ، وسوف أحشد كل جيشى لتنفيذ المشروع (١) » .

وقدر المندوب في مذكرته مشاعر (محمد علي) فأبلغ جمعية لينزح — التي أبلغت هذه الآراء بدورها إلى (مترينج) — أن (محمد علي) على حق في التخوف من إنجلترا « التي تستطيع أن تأكل مصر في مضغتين » ودعا حكومة النمسا إلى أن تأخذ على عاتقها مباحنة الحكومات الأوروبية الأخرى للوصول إلى اتفاق يمكن بعده أن يشرع الوالى في تنفيذ المشروع .

ونادى مندوب جمعية لينزح بوجوب الإسراع بذلك العمل خشية وفاة (محمد علي) وقيام اضطرابات في البلاد تؤدي إلى تأخير تنفيذ المشروع .

وهذا أوجزت جمعية لينزح آراءها التي خرجت بها من كل أبحاثها في تقرير

(١) الوثائق النمساوية :

رفعته في ٢٥ أبريل ١٨٤٥ ووقعه ثلاثة من أعضاء الجمعية هم : (ألبرت دوفور فيرونس) و (جوستاف هاركون Justav Harkon) و (لويس سيلور Louis Sillur) ، وقد أشار هذا التقرير إلى الفوائد التي سوف تعود على أوروبا عموماً وعلى ألمانيا على وجه الخصوص من وراء شق قناة بين البحرين المتوسط والاحمر ، حيث سيؤدي فتح طريق السربس إلى تدفق متاجر الشرق على موانئ البحر المتوسط وبحر الإديراتيك فيوفر على المصانع الألمانية استيراد المواد الخام اللازمة لها عن طريق إنجلترا - كما كانت تفعل قبلاً - وبذلك « تصبح المصانع الألمانية أقرب من المصانع الإنجليزية إلى أسواق الهند الشرقية والصين » ، فيصبح في استطاعة المصانع الألمانية الاستعانة عن وساطة إنجلترا سواء في استيراد المواد الخام أو في تصدير المصنوعات وتسويقها ، ولذلك فإن جمعية ليبزج كانت تشعر أن لإنجلترا أن تؤيد مشروع توصيل البحرين رغم ما سوف تخسره من فوائد بعد شق القناة لأن هذه القناة ستكون أكثر فائدة لدول القارة الأوروبية .

ولما كان من المعروف أن فرنسا أكثر الدول اهتماماً وتأيداً لمشروع توصيل البحرين فقد كان من رأى جمعية ليبزج أن تخمس فرنسا بمفردها المشروع وسعيها الجدى لتنفيذه في الوقت الذي اتضحت فيه أطماعها في أفريقيا وبخاصة بعد عزو الجزائر عام ١٨٣٠ سوف يؤدي إلى عرولة تنفيذ مشروع القناة ، إذ سيقرب على تصدى فرنسا وحدها للسعى لتنفيذ المشروع إلى إثارة التذكوك سواء لدى والى مصر أو لدى الحكومه الإنجليزية في أن لمشروع توصيل البحرين أهدافاً سياسية ، وبذلك يصبح أفراد فرنسا بالعمل على تنفيذ مشروع القناة عائفاً قد يحول دون تنفيذه .

ولإبعاد المشروع عن النواحي السياسية وإظهاره كمشروع تجارى بحث لا يحمل بين طياته الرغبة في تحقيق أى أطماع سياسية اقترحت جمعية ليبزج أن تعهد بتنفيذ شركة من أصحاب رؤوس الأموال الألمان مع الاستعانة بأموال الإنجليزية وفرنسية ، وفي هذه الحالة فقط كانت الجمعية ترى أنه من الممكن خروج المشروع

إلى حين التنفيذ باعتباره مشروعاً يخدم التجارة العالمية ويستهدف رفاهية الدول الأوروبية جميعاً دون امتياز لأى منها على الأخرى^(١) .

وقد أرفقت جمعية ليبزج بتقريرها الذى رفعته إلى (متريخ) مذكرة كان قد وافاها بها مندوبها الذى أوفدته إلى ممر في يناير ١٨٤٥ متضمنة نتائج محادثته مع (محمد على) .

وقد استرشد السان سيمونيون في نشاطهم ومساعدتهم من أجل تنفيذ مشروع توصيل البحرين بهذه الأفكار التى وضعتها جمعية ليبزج الألمانية وذلك بإظهار أن الاهتمام بالمشروع والرغبة الملحة في تنفيذه ليست قاصرة على الفرنسيين ، ويتجلى هذا برصرح عندما كون السان سيمونيون بعد ذلك جمعية دراسية قناة السويس لإدخالها إليها أعضاء ينتمون إلى دول أخرى إلى جانب الأعضاء الفرنسيين حتى لا يبدو للعالم أن تنفيذ المشروع منوط بفرنسا وحدها .

وهكذا نرى أن السان سيمونيين - بعد عودتهم إلى فرنسا في أوائل عام ١٨٣٧ قد استعدوا استعداداً كبيراً لتنفيذ المشروع لم يسبق لهم مثله في المرة السابقة، ولذلك كان الالب (انفانتان) محقاً عندما اعتبر أن السان سيمونيين قد أعدوا المشروع بطريقة لم يسبق أن أعدها ، ولقد صار عليهم - كما قال (انفانتان) - أن يسعوا لإتمامه بطريقة لم يسبق لها مثيل « أى بدون تنافر بين الدول وإنما بفضل التعاون المحلى بين الشعوب الكبرى الثلاث (أى بين إنجلترا وفرنسا والنمسا) تلك الشعوب التى طالما فرقت بينها السياسة ولكن يجب أن توحدها بينها المصالح الاقتصادية »^(٢) .

وبما يلاحظ أن السان سيمونيين في هذه الفترة من نشاطهم من أجل مشروع القناة بين البحرين كانوا يختلفون كثيراً عما كانوا عليه عام ١٨٣٣ ، ففي محاولتهم الأولى بين عامي ١٨٣٣ - ١٨٣٦ كان يغلب عليهم الحماس المشروع دون أن تكون

(١) الوثائق النمساوية :

Rapport de la Société de Leipzig au Prince Metternich en
25 Avril 1845

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin T. XII. p. 12.

(٢)

لديهم فكرة واضحة عن تفاصيله وطريقة تنفيذه إذ كانوا إذ ذاك تنقصهم الخبرة الكافية ، أما في هذه الفترة بين عامي ١٨٤١ - ١٨٤٥ ثم في الفترة التالية لها فقد صاروا أكثر تعقلا يغلب عليهم الطابع العملي الجاد، فأحاطوا بالكثير من نواحي المشروع من الوجهتين الهندسية والسياسية .

بهذا الاستعداد خطا السان سيمونيون في أواخر عام ١٨٤٦ خطوة جديدة من أجل تنفيذ مشروع القناة بين البحرين وذلك عندما أسسوا جمعية دراسات قناة السويس .

الفصل الخامس

جمعية دراسات قناة السويس

تأسيسها :

بهذه الاستعدادات في ميادين البحوث والدعاية حط السان سيمونيون خطوة هامة في تاريخ مشروع توصيل البحرين المتوسط والاحمر عندما تكونت في عام ١٨٤٦ جمعية باسم جمعية دراسات قناة السويس Société d'Etudes du Canal de Suez ، ويرجع الفضل في تكوين هذه الجمعية — كما ذكر (نجريللى) ، في رسالة منه بتاريخ ٣٠ نوفمبر ١٨٤٦ — إلى الأب (انفانتان) وعاونته في هذه المهمة (ميشيل شيفالييه) و (أرليه دوفور) و (برونو) وساهم في تكوينها كذلك المركيز (دى لا فاليت De La Valette) الذى كان قنصلا لفرنسا في مصر لعدة سنوات (١). فقد اجتمع في باريس في السابع والعشرين من نوفمبر عام ١٨٤٦ عدد من السان سيمونيين ومن الشخصيات الأخرى التى شاركتهم الإيمان بضرورة السعى لتنفيذ مشروع توصيل البحرين ، لحضر الاجتماع كل من (أرليه دوفور) و (انفانتان) (والأخوة) جول وليون وبولان تالابو Jules, Leon, Paulin Talabot) وهم جميعاً فرنسيون ، بالإصالة عن أنفسهم وبالنيابة عن شخصيات فرنسية أخرى ، كما حضر المهندسان الانجليزيان (روبرت استفنسن Robert Stephenson) و (أدوارد ستاربوك Ed. Starbuck) عن أنفسهم وعن شخصيات انجليزية أخرى ، واشترك في الاجتماع كذلك المهندس النمساوى (نجريللى) والالمانيان (دوفور فيرونس) و (سيلور Sillur) اللذان كانا عضوين في جمعية ليبزج الألمانية التى تأسست عام ١٨٤٥ ، ويمثل هؤلاء الثلاثة شخصيات نمساوية وألمانية أخرى (٢).

(١) الوثائق النمساوية .

Lettre de Negrelli à Kubeck, le 30 Nov. 1846,

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII. p. 22.

(٢)

ويدل تمثيل هذه الشخصيات المنتمية إلى أكثر من دولة في الاجتماع على اهتمام (انفانتان) بأن ينعّم إلى جموية دراسات قناة السويس أعضاء ينتمون إلى دول أوروبية متعددة، تعبيراً عن رغبته في رؤية العالم كله يشترك في تنفيذ مشروع توصيل البحرين الذي يهيم الدول الأوروبية جميعاً بلا استثناء ، ولإبعاد الشكوك التي قد تساور بعض الدول من قيام هيئة ينتمى أعضاؤها إلى دولة واحدة (وبخاصة فرنسا) بتنفيذ المشروع ، وهى الفكرة التي نادى بها جمعية ليبزج الألمانية في عام ١٨٥٠ ، وأشرنا إليها في الفصل السابق وآمن بها السان سيمونيون ونادوا بها بعد أن تبين لهم صوابها .

ولما كان السان سيمونيون يرون أن هذا المشروع سيعود بالفائدة على الدول الأوروبية جميعاً فقد آمنوا بأن تنفيذه يجب أن يكون مشتركاً بين الدول الأوروبية الكبرى ، ومن أجل ذلك قسمت جمعية دراسات قناة السويس إلى ثلاث مجموعات :

المجموعة الانجليزية ويختص المهندس (استفنسون) بالإشراف عليها ، والمجموعة النمساوية ويشرف عليها المهندس (نجريللى) ، والمجموعة الفرنسية والمهندس المشرف عليها (بولان تالابو) (١) .

وقد افتتح الاجتماع الذي عقد في ٢٧ نوفمبر عام ١٨٤٦ بكلمة الأب (انفانتان) استعرض فيها جهود جماعة السان سيمونيين السابقة في سبيل تنفيذ مشروع توصيل البحرين المتوسط والاحمر منذ رحلاتهم الأولى إلى مصر في عام ١٨٢٣ ، موضحاً الأعمال التي قاموا بها في مصر خلال إقامتهم فيها بين عامى ١٨٢٣ - ١٨٢٦ ، ومشاركتهم في بناء القناطر وفي تنظيم وإدارة المؤسسات التعليمية في مصر وأضفى (انفانتان) في كلمته الكثير من صفات المجد والبطولة على أتباعه الذين ماتوا - كما يقول - د في ساحة الشرف ، في سبيل العمل الذى كرسوا له حياتهم ، تاركين لنا - ولى على وجه الخصوص - مهمة وشرف متابعة السير بعزيمة لا تسكل

(١) Oeuvres de St Simon et d'Enfantin, T. XII, P. 18 - 19,

Desplaces . le Canal de Suez, P. 88.

في ذلك العمل الذي سقطوا تحت وطأته (١) . ثم انتقل (انفانتان) بعد ذلك إلى الحديث عن الجهود التي بذلوها من أجل مشروع القناة بعد عودتهم من مصر ، فاستعرض نشاطهم في مجال الدعاية للبشرى وما نشره من بحوث ومقالات في الصحف من أجل اجتذاب الألبصار والمؤيدين للبشرى في مختلف الدول الأوروبية ، وعرض (انفانتان) على المشتمعين مشروعاً لتوصيل البحرين تمهيداً لبحشه ومناقشته (٢) .

ولما كانت أوراق السان سيمونيي وكتاباتهم في هذه الفترة لم تتعرض لتفصيلات المشروع الذي عرضه (انفانتان) في هذا الاجتماع الأول لجمعية الدراسات ، خصوصاً وأن السان سيمونيي حتى عام ١٨٤٦ لم يضعوا مشروعاً خاصاً بهم لتوصيل البحرين فمن المرجح أن يكون المشروع الذي عرضه (انفانتان) في الاجتماع هو المشروع المباشر الذي وضعه (ليتان دي بلفون) منذ عام ١٨٤٠ ووصلت أخباره إلى مختلف الأقطار الأوروبية كما انتقل إلى أوساط السان سيمونيي كما سبق بيانه . وبما يؤيد هذا القول أن (بولان تالابر) قام في هذا الاجتماع بعد انتهاء كلمة الأب (انفانتان) وتحدث باسمه وباسم زميليه الآخرين المهندسين (نجريللى) و (استفانسون) وأشار إلى أنهم (أى المهندسين الثلاثة) قد عقدوا اجتماعاً خاصاً بهم قبل اجتماع ٢٧ نوفمبر ١٨٤٦ باعتبارهم رؤساء المحرمات التي تتكون منها جمعية الدراسات وبحسب حطط ومد كرات (ليتان) وكذلك جميع البيانات التي سبق نشرها عن توصيل البحرين ، وأعلن (تالابر) في اجتماع ٢٧ نوفمبر أنه بعد دراسة هذه البيانات جميعاً يعلن المجتمعين أنه وزميليه مقتنعون بأنه في الإمكان إنشاء اتصال مائى بين البحرين المتوسط والأحمر وذلك بحفر د برسمور آخر في صحراء السويس طبعاً لمشروع (ليتان) (٣) .

Oeuvres ... T. XII. P. 8

(١)

Lettre d'Enfantin Communiquée à la Société d'Etudes en (٢)

27 Nov 1846, citée dans Oeuvres . T XII, P. 8—11

Société d'Etudes de l'Isthme de Suez, Travaux de la (٣)

Brigade Française, Rapport de l'Ingénieur, p 4.

وأعلن (تالابور) — فى نفس الاجتماع — أنه وزميليه (نجريللى) و (استيفنس) يعتقدون أن الأبحاث التى سبق إجراؤها فى منطقة برزخ السويس ليست كافية ، وأنه بات من الضرورى عمل دراسة أخرى شاملة وتفصيلية عند طرفى البرزخ على البحر المتوسط والبحر الأحمر وكذلك فى صحراء البرزخ ذاتها الممتدة بين البحرين^(١) ، وذلك لتحديد الأعمال التى يجب القيام بها بالضبط لإنشاء قناة تستطيع السفن أن تستفيد منها على الوجه الأكمل فى الانتقال من بحر لآخر .

وقد كان بسبب هذه الدراسات أن أعلن (تالابور) فى هذا الاجتماع أن المجموعات الثلاث سوف تقسم العمل فيما بينها بحيث تختص مجموعة (نجريللى) بالدراسات على ساحل البحر المتوسط وبحث امكانيات لإنشاء ميناء على مدخل القناة على هذا البحر ، وتختص مجموعة (استيفنس) بدراسة ميناء السويس ومعرفة مدى صلاحيته لاستقبال السفن المتجهة إليه وذلك بعد شق الطريق الملاحي الجديد ، أما مجموعة (بولان تالابور) فقد اختصت بالدراسات فى منطقة البرزخ ذاتها^(٢) .

وأعرب المهندسون المجتمعين أنه ليس فى إمكانهم فى ذلك الوقت تقدير النفقات التى يتطلبها حفر القناة ولا الأرباح التى يمكن أن تعود من وراء حفرها حيث أنهم لا يستطيعون تكوين رأى نهائى فى هذا الصدد فى حدود ما لديهم من معلومات^(٣) .

وفى نهاية جلسة ٢٧ نوفمبر عام ١٨٤٦ وافق المجتمعون على مقترحات المهندسين من حيث تقسيم الجمعية إلى ثلاث مجموعات وتقدير رأس مالها ، وأخيراً قرروا تأسيس الجمعية فى الحال على الأسس التالية :

قيام جمعية دراسات قناة السويس Soc d'Etudes du Canal de Suez بوصفها جمعية مدنية ، ومقرها باريس فى مسكن (انفانتان) بشوارع (لافكتوار La Victoire) رقم ٣٤ حيث سيكون مركز نشاطها وحلقة الاتصال

(١) الوثائق المنشوية : Lettre de Negrelli à Kubeck en 30 Nov. 1846

(٢) Oeuvres de St Simon et d'Enf. T XII, p. 10

(٣) Ibid

بين أعضائها ، وأن رأس مال الجمعية ١٥٠ ألف فرنك تقسم بين المجموعات الثلاث التي تتكون منها الجمعية فتساهم كل مجموعة بثلاث رأس المال أى بمبلغ خمسين ألف فرنك (١) .

كما تقرر في الاجتماع أن تتكون كل مجموعة من المجموعات الثلاث من عدد من الأعضاء لا يقل عن سبعة ولا يزيد عن عشرة علاوة على المهندس الذي يرأس كل مجموعة ويمثلها دون أن يساهم في رأس مالها ولكنه يشترك به له وجهوده الفنية فقط ، وبذلك يصبح عدد أعضاء الجمعية ٣٣ عضواً على الأقل (٢) .

كما وافق المجتمعون على المصير الذي تتول إليه جمعية الدراسات سواء أ كان ذلك بسبب التخلي عن تنفيذ المشروع أم بسبب تكوين جمعية جديدة . فقرر أنه في الحالة الأولى تتحمل المجموعات الثلاث فيما بينها بالتساوى جميع المصروفات التي أنفقتها الجمعية على الأبحاث التي قامت بها ، أما في حالة تكوين جمعية جديدة تحل محل جمعية الدراسات فإن التعويض الذي ستحصل عليه جمعية الدراسات من الجمعية الجديدة يقسم إلى مائة جزء توزع كما يلي :

- ٢. جزء لكل مجموعة من المجموعات الثلاث فصير المجموع ٦٠٪
- ٥ أجزاء لكل مهندس من المهندسين الثلاثة فيصير المجموع ١٥٪
- ٧٥٪

أما الباقي من نصيب جمعية الدراسات في الجمعية الجديدة وقدره ٢٥٪ فإن نصفها (١٢.٥٪) يعطى للأب (انفانتان) لنفسه وللأشخاص الذين يرى هو أنهم اهتموا معه بالمشروع والدراسات الخاصة به في مصر على أن يقدم (انفانتان) قائمة بأسمائهم إلى جمعية الدراسات ، أما النصف الثاني (١٢.٥٪)

(١) الوثائق المتساوية Lettre de Negrèlli à Kubeck en 30 Nov. 1346, Oeuvres ... T. XII, p. 16

Oeuvres ... T. XII, p. 19. (٢)

Ibid, p. 17 — 19. (٣)

فيخصص لمجموعة أخرى من الأفراد تعيينهم جمعية الدراسات على اعتبار أنهم بذلوا جهوداً في سبيل المشروع (١) .

وبعد مناقشة مقترحات المهندسين بخصوص الدراسات التي يجب القيام بها قرر المجتمعون :

أولاً : أن يبدأ (نجريللى) فوراً وبالاتفاق مع شركة اللويد النمسية في قياس الاعماق في البحر المتوسط وغير ذلك من الأبحاث الضرورية لمعرفة إمكانية إنشاء ميناء على الخليج البيلوزى (الفرما) ؛

ثانياً : أن يسعى (ستفنسون) لكسب تأييد شركة الهند لمشروع توصيل البحرين ثم يشرع بمعاونتها في القيام بالأبحاث في ميناء السويس على أن تتقدم شركة الهند رسمياً إلى والى مصر للتصريح بالقيام بهذه الأبحاث ؛

ثالثاً : أما عن (بولان تالابو) فإنه يقوم بمجموعته الفرنسية لدراسة البرزخ بين البحرين بعد أن يخطر القنصل الفرنسى في مصر بأن بعثة عليية مكلفة بمراجعة مقاييس بعثة الحملة الفرنسية ستقوم بالأبحاث الضرورية في المنطقة بين البحرين المتوسط والاحمر لمعرفة مدى إمكانية شق قناة تخترقها لتصل السويس وبيلوز (الفرما) .

وبعد ذلك قرر المجتمعون أن يكون الاجتماع التالى في الثلاثين من نفس الشهر (نوفمبر ١٨٤٦) للوفاقية على مشروع النظام الاساسى للجمعية (٢) .

وفعلا صدرت الموافقة على النظام الاساسى للجمعية في ٣٠ نوفمبر ١٨٤٦ ، وكان يتكون من أربع عشرة مادة تحدد الهدف من إنشاء الجمعية ومقرها ورأس مالها وعدد أعضائها وطريقة أخذ الأصوات في اجتماعاتها ، وتحدد يوم الاثنين الاول من كل شهر موعداً لاجتماعها .

Ibid, p. 17 — 19

(١)

Oeuvres ... T XII, P. 20—21.

(٢)

كما تقرر في هذا الاجتماع الثاني أنه بمجرد انتهاء الدراسات والأبحاث المزمع القيام بها فإن الجمعية سوف تحل من تلقاء نفسها إما نتيجة العدول عن تنفيذ المشروع لعدم الاقتناع بإمكان تنفيذه ، وإما نتيجة تكوين جمعية جديدة تأخذ على عاتقها مهمة التنفيذ (١) .

موقف الدول من جمعية الدراسات :

وقد كان موقف الدول الأوروبية من جمعية دراسات قناة السويس صدى لشعور هذه الدول نحو مشروع لإنشاء اتصال مائي بين البحرين المتوسط والاحمر بوجه عام فإنه بمجرد إعلان تكوين جمعية دراسات قناة السويس انتهالت عليها التأييدات من بعض الدول الأوروبية كالنمسا وفرنسا . فالنمسا انضمت إليها من النمسا بلدية ترييست وشركة اللويد النمساوية وبورصة ترييست والغرفة التجارية في البندقية والاتحاد التجارى النمساوى فى فيينا وأصبح لكل هيئة من هذه الهيئات صوت فى الجمعية حيث تقاسمت ألمانيا والنمسا أصوات المجموعة النمساوية العشرة (٢) .

وقد كانت الحكومة النمساوية ذاتها — كما أبلغ القنصل الفرنسى حكومته فى ٦ فبراير ١٨٤٧ — مهتمة كل الاهتمام بنجاح جمعية دراسات قناة السويس فى تحقيق الهدف الذى تكونت من أجله ، وعزا القنصل الفرنسى إلى الحكومة النمساوية اختيار (نهريللى) كعضو يمثل المصالح النمساوية فى هذه الجمعية (٣) .

واعترف القنصل الانجليزى — عندما كتب إلى حكومته فى ٣ مايو ١٨٤٧ — بأن مشروع توصيل البحرين الذى تسعى جمعية الدراسات إلى تنفيذه يلقى ترحيباً من كل من النمسا وفرنسا وإن كان لم يسمع عن تدخل مباشر من الدولتين (٤) .

Ibid, p. 20 — 27

(١)

(٢) الوثائق المكسيكية بدار المحفوظات النمساوية — الميكروفيلم (ملاحق البحث)

Lettre de Negrelli à l'Archiduc Ferd. Maximilien de Verone en 26 Fev. 1855

Husny; le Canal de Suez, p. 197.

(٣)

Ibid, p, 106.

(٤)

ثم أن نجريللى عندما رفع تقريره في ٢٦ فبراير ١٨٥٥ إلى الارشيدوق فرديناند مكسميليان شقيق امبراطور النمسا وتحدث عن الظروف التي تأسست فيها جمعية الدراسات أكد أن هذه الجمعية وقت إنشائها كانت موضع رعاية (مترنيح) والبارون (دي كوبك) الذي كان في عام ١٨٤٦ - عندما تأسست الجمعية - رئيساً للبلاط النمساوي وصار بعد ذلك (١٨٥٥) رئيساً لمجلس الرايخ (١).

وتلقت جمعية الدراسات التأييدات الكثيرة من فرنسا ، فقد عقدت الغرفة التجارية في ليون اجتماعاً في ٢٥ فبراير ١٨٤٧ تداولت فيه بشأن جمعية الدراسات والهيئات التي أيدتها واعتبرت غرفة ليون أن أى مشروع يستهدف توصيل البحرين - إذا ما قدر له التنفيذ - سيكون ذا نتائج على جانب كبير من الأهمية لتجارة فرنسا عامة وتجارة مدينة ليون خاصة إذ ستصبح ليون بعد شق هذا الطريق ممراً للمتاجر والمسافرين بين غرب أوروبا والهند ، وعلى هذا الأساس أعلنت الغرفة التجارية في ليون تأييدها للمشروع ومساهمتها بمبلغ خمسة آلاف فرنك في الأبحاث الخاصة بحفر قناة بين البحرين والتي ستقوم بها جمعية الدراسات (٢).

وحذت الغرفة التجارية في مرسيليا حذو غرفة ليون فأرسلت إلى الألب (انفانتان) تبلغه القرار الذي اتخذته في ٥ مارس ١٨٤٧ ووافق عليه وزير التجارة الفرنسية بالمساهمة بخمسة آلاف فرنك في أبحاث جمعية دراسات قناة السويس من أجل تحقيق تلك الفكرة العظيمة (٣).

ولما كانت الحكومة الفرنسية تجهذ منذ أمد طويل فكرة شق قناة بين البحرين تقصر المسافة بين الدول المطلة على البحر المتوسط وبين الهند ، فإن الحكومة الفرنسية كانت تعطف على أى جهود تبذل لتحقيق هذه الغاية ، واستمرت تسعى لدى حكومة مصر لكي توافق على تنفيذ المشروع واستمر هذا الشعور بعد تأسيس جمعية دراسات قناة السويس ، وإن كانت الحكومة الفرنسية لم تؤيد

(١) الوثائق المكسيكية: التقرير السابق .

Oeuvres ... T XII, p. 33 — 34.

(٢)

Ibid, p. 35.

(٣)

الجمعية رسمياً إلا أن موقفها يتحلى لنا عندما وافق وزير التجارة الفرنسي على القرار الذى اتخذه الغرفة التجارية بمرسيليا فى ٥ مارس ١٨٤٧ والذى سبق ذكره .

أما الحكومة الانجليزية فإن موقفها من جمعية دراسات قناة السويس كان يختلف عن موقف كل من النمسا وفرنسا ، فقد كانت الحكومة الانجليزية ترى أن مركزها فى الهند آمن لا تحف به المخاطر ، وأن طريق الرأس تحت سيطرة أسطولها ، فكانت تخشى أن يؤدى حفر قناة فى برزخ السويس إلى تهديد مركزها فى الهند وتصبح دول البحر المتوسط فى مركز أفضل بالنسبة للتجارة مع الشرق (١) .

كما كانت إنجلترا تخشى أن يترتب على حفر القناة - وهى أمنية فرنسا منذ زمن طويل - أن تسعى فرنسا لامتلاك مصر (٢) .

ويتضح لنا موقف الحكومة الانجليزية المعارض من تلك المراسلات التى تبودلت بين وزارة الخارجية الانجليزية وقنصل إنجلترا فى مصر ، ففي ٨ فبراير ١٨٤٧ طلبت الحكومة الانجليزية من (مرى Munay) قنصلها فى مصر أن يسعى جهده لاقناع محمد على بالفوائد التى يمكن أن تجنيها مصر من وراء إنشاء حط حديدى إلى السويس ، كما طلبت من القنصل أن ينتهز كل فرصة ليكرر على مسامع الباشا أن مشروع القناة بين البحرين يتطلب تنفيذه أموالاً طائلة علاوة على أنه مشروع خيالى ليس فى الإمكان تنفيذه ، بينما مشروع الخط الحديدى سهل التنفيذ وأقل تكلفة ، وأن أولئك الذين يسعون لاقناع محمد على بتنفيذ مشروع القناة الخيالى لا يقصدون إلا عرقلة مشروع الخط الحديدى وهو مشروع أكثر سهولة من حيث التنفيذ وأقل تكلفة عن مشروع القناة (٣) .

وكان هذا الموقف من جانب الحكومة الانجليزية عقب تأسيس جمعية دراسات قناة السويس وفى الوقت الذى تتجه فيه مجموعات إلى مصر للقيام بالأبحاث اللازمة يهدف إلى إثارة (محمد على) ضد نشاط جمعية الدراسات وتحريضه على عرقلة أبحاثها حتى لا تنجح فى المهمة التى تأسست من أجلها .

Hallberg : The Suez Canal, p. 122.

(١)

Seifed-Dean : England's Opposition ... p. 45.

(٢)

Husny : Le Canal de Suez, p. 195, 196.

(٣)

ورغم أن الحكومة الإنجليزية أقرت في برقية منها بتاريخ ٢٧ مايو ١٨٤٧ إلى القنصل الإنجليزي في مصر بأن مشروع توصيل البحرين المتوسط والآخر بقناة مائية سوف يسهل الاتصال ويختصر الطريق بين أوروبا وآسيا ، وأن انخلة باعتبارها صاحبة أكبر نصيب في التجارة الشرقية سوف تستفيد من هذا الطريق إلا أنها لأسباب سياسية لا تريد تنفيذه وتفضل تنفيذ مشروع الخط الحديدي^(١).

وعندما علم (واجهرون) بقيام جمعية الدراسات واتجاه مجموعاتها إلى مصر لمتابعة بحوث القناة واشترك مواطنه (ستفنسون) في الجمعية ، وجه (واجهرون) إلى (ستفنسون) في مايو ١٨٤٧ رسالة سخر فيها من مشروع السان سيمونين وأعرب عن استيائه وأسفه لاشتراك المهندس الإنجليزي (ستفنسون) إلى حاسب المهندسين النمسيين والفرنسيين في دراسة مشروع القناة^(٢) .

نشاط جمعية الدراسات :

ومن أجل إتمام البحوث التي أعلن (تالابور) في جلسة ٢٧ نوفمبر ١٨٤٦ عن ضرورة القيام بها شرعت مجموعات جمعية الدراسات في العمل ، وكانت المجموعة النمسية هي أولى المجموعات في بدء العمل ، فقد أوفد (نجريللي) بعثة من المهندسين النمسيين إلى مصر في ٢٥ مارس عام ١٨٤٧ وكانت تتكون من ثلاثة من المهندسين وسكرتير ، وصلوا إلى مصر في إبريل عام ١٨٤٧ ، وكانت هذه البعثة مكلفة بدراسة شاطئ البحر المتوسط على طول الخليج البيلوزي وقياس الأعماق في مختلف أجزائه وذلك للبحث عن أنسب مكان تنتهي عنده القناة على البحر المتوسط بحيث يمكن إقامة ميناء تكون الملاحة عنده سهلة في كل فصول السنة ويكون من السهل على السفن دخول القناة في أمان ويسر .

وقد أنجزت هذه البعثة مهمتها خلال أشهر مايو ويونيو ويوليو عام ١٨٤٧^(٣).

Husny · Le Canal de Suez ...p. 208.

(١)

Ibid, p 196 — 197

(٢)

Mazuel · l'Oeuvre Geogr. de Linant p 322.

(٣)

وقد أثبتت هذه البعثة عدم وجود تيار مائى يحمل الطمي من مصبات النيل إلى الخليج البيلوزى ، كما أن عمق سبعة أمتار ونصف من المياه يوجد على بعد ستة كيلومترات من الشاطئ. بينما عمق (٩ — ١٠ أمتار) وهو العمق المناسب للسفن ذات الحمولة الكبيرة فإنه يوجد على بعد ثمانية كيلومترات ونصف من الشاطئ . ولذلك اقترحت البعثة لإنشاء بروزين عند مدخل القناة الشمالى بحيث يمتدان من الشاطئ حتى العمق المناسب (١) .

إلا أنه عفى لإتمام البعثة النسوية لبحوثها ساءت الظروف الدولية في أوروبا في عام ١٨٤٧ ولشبت النورات في ذلك العام في جهات كثيرة ، ولذلك لم تتح الفرصة (لنجربيللى) — كما اعترف هو فيما بعد — لأن يقدم نتائج أبحاث مجموعته إلى جمعية الدراسات بل ظل محتفظاً بها سنوات عديدة حتى عام ١٨٥٥ (٢) .

أما المجموعة الإنجليزية فإنها لم تحضر إلى مصر ، ذلك أن (ستفنسون) عثر في سجلات البحرية البريطانية على وثائق خاصة ببرزخ السويس فقتنع بتقدمها إلى جمعية الدراسات ، ولم تلبث الشعبة الإنجليزية أن فقدت اهتمامها بمشروع القناة بين البحرين وحولت اهتمامها إلى مشروع الخط الحديدى الذى كانت انجلترا تهتم به وتفضله على مشروع القناة (٣) . ولم يلبث أن صار (ستفنسون) هو المهندس المشرف على عملية إنشاء الخط الحديدى بين الإسكندرية والقاهرة في عهد عباس بعد ذلك بسنوات قليلة .

أما المجموعة الفرنسية من مجموعات جمعية دراسات قناة السويس والتي كانت تحت إشراف المهندس الفرنسى (بولان تالابو) فقد أوفدت بعثة من الفنيين

(١) Société d'Etudes ., Travaux de la Bigade Française ;

Rapport de l'ingénieur, p 43—63

(٢) Lettre de M. de Chancel à M. de Lesseps, de Paris en 15

Sept, 1855, Texte de la Conversation entre de Chancel et Negrelli : De Lesseps, Lettres, Journal et documents; T, I. p. 262

(٣) Linant . Memoires sur les principaux Travaux, p. 216—7

إلى ممر على رأسهم المهندس الفرنسى (بوردالو Bourdaloue) وبصحبته (برونو Bruneau) وهو ضابط سابق بالمدفعية الفرنسية ، وكان ضمن السان سيمونيين الذى وفدوا إلى مصر عام ١٨٣٣ ودخل فى خدمة الحكومة المصرية لاذ تولى إدارة مدرسة المدفعية بطرة من مارس ١٨٤٠ إلى ابريل ١٨٤٧ عندما عاد إلى فرنسا (١) .

وإلى جانب (بوردالو) و (برونو) كانت البعثة الفرنسية تضم عدداً آخر من الفنيين منهم المهندس المساحى (بوجيه Pouget) والمهندس (جابولد Gabolde) وقيل رحيل البعثة أصدر إليها (تالابو) تعليمات حددت مهمتها فى ممر بدراسة برزخ السويس ومسحه وقياسه بالاتجاه من السويس إلى البحر المتوسط وكذلك بالاتجاه من القاهرة إلى قلب البرزخ عن طريق (وادى طرميلات) و (السبع أيار (٢)) وقد سبق السكرلونيل (برونو) بقية أفراد البعثة للتمهيد لحضورهم إلى مصر ، وأخيراً وصلت البعثة الفرنسية برئاسة (بوردالو) إلى الإسكندرية فى ١١ سبتمبر ١٨٤٧ مزودة بآلات والأجهزة الدقيقة التى تعينها على إنجاز مهمتها .

ونظراً لشهرة (لينان) وأبحاثه وخبرته عن منطقة البرزخ فقد طلب (تالابو) من (بوردالو) عرض برنامج العمل وتعليماته إلى البعثة الفرنسية على المهندس (لينان) وأعطاه حق تعديلها وإضافة ما يترأى له عليها .

اعمال البعثة الفرنسية وتقرير تالابو :

وفد وصلت البعثة الفرنسية إلى القاهرة فى ١٧ سبتمبر ١٨٤٧ وأمضت الفترة بين ١٨ و ٢٤ سبتمبر فى الاستعداد للرحلة ، وقد أحسن (محمد على)

(١) دكتور مؤاد شكرى : بناء دولة ص ١٧٩ ، ٤٨٠

أمين سامى : التعليم فى مصر ص ٥٢ من الملحقات .

د . أحمد عرت عبد الكريم^٢ : التعليم فى عصر محمد على ص ٢٠٦

(٢) Société d'Etudes ... , Travaux de la Br. Fi , Rapp. p 6—7

استقبال البعثة ووضع تحت تصرفها كل ما من شأنه أن يساعدها على لإنجاز مهمتها ، فطلب من (لينان) مساعدتها في أثناء دراستها وأبحاثها في صحراء البرزخ ، كما أمر بأن يوضع تحت تصرف البعثة فصيلة من ستين جندياً وعشره من البدو وستين حملاً وعشرين من الهجن واثنين وثلاثين حيمة وغير ذلك من الأدوات (١) .

ورغم أن (محمد علي) كان يعتقد أن مشروع توصيل البحرين الذي تسعى جمعية دراسات قناة السويس لتنفيذه لن يخرج إلى حيز الوجود في ذلك الوقت فمدّ عبر محمد علي لمهندس (لينان) أنه إذ يقدم هذه المساعدات لبعثة جمعية الدراسات أثناء أبحاثها في منطقة البرزخ إنما يهدف إلى إرضاء الرأي العام الأوروبي وعلى الأخص في النمسا وفرنسا ، وحتى لا يقال عنه أنه يعرقل المساعي والجهود التي تهدف إلى تنفيذ المشروع (٢) .

وفي ٢٥ سبتمبر بدأت البعثة الفرنسية دراساتهما عندما خرجت من الروضة بالقاهرة وظلت تتابع أبحاثها في ضواحيها حتى يوم ٣ أكتوبر ثم انقسمت البعثة إلى أربعة أقسام اتجه اثنان منها إلى بحيرة التمساح في وسط برزخ السويس ، وقد رافق (لينان) و (بوردالو) هذين القسمين حتى بحيرة التمساح ومنها اتجه (لينان) و (بوردالو) شمالاً في ٢٥ أكتوبر فوصلا إلى بيلوز في ٢٧ منه حيث قاما بتحقيق أعمال البعثة النمسية التي درست الساحل البيلوزي ثم عادا إلى بحيرة التمساح .

أما القسمان الآخران فقد تركا القاهرة إلى القلج جنوب الحانكة ثم الزوامل ومنها إلى بلبليس حتى التقوا بالقسمين السابقين ، وفي ٩ نوفمبر اجتمع كل أفراد البعثة الفرنسية عند بحيرة التمساح وقام (لينان) و (بوردالو) بتقسيمها تقسيماً جديداً ، فقرر أن يتجه فريق منهم في ١٠ نوفمبر نحو الشمال في اتجاه بيلوز لدراسة القسم الشمالي من البرزخ فوصل إلى بيلوز في ٦ ديسمبر وبأشر دراساتهما في المنطقة

(١) تقرير (تالابو) ص ٨

(٢)

حتى ٩ منه ، واتجه فريق آخر إلى السويس فوصلها في ٦ ديسمبر ، وفي ٢٢ نوفمبر سار فريق ثالث في حط مستقيم من السويس إلى القاهرة فوصلها في ٤ ديسمبر ، ولم يأت يوم ١٤ ديسمبر حتى كانت قد عادت إلى القاهرة جميع أقسام البعثة الفرنسية ثم استأذنت من الباشا وغادرت القاهرة في ١٧ ديسمبر تاركة أحدهم هندسيها وهو (جابولد) حيث تقرر بقاءه في البرزخ للقيام بتحقيق آخر للتأكد من صحة النتائج التي وصلت إليها البعثة حتى لا يتسرب أدنى شك إلى صحتها . وأخيراً عادت البعثة الفرنسية الإسكندرية في ٢٠ ديسمبر عائدة إلى فرنسا ، أما (جابولد) فقد أنجز مهمته فسار إلى بيلوز في ٢٦ ديسمبر ثم اتجه منها جنوباً ماراً بالبحيرات المرة حتى وصل إلى السويس في ٦ يناير ١٨٤٨^(١) .

وأهم ما يلاحظ على الأبحاث التي قامت بها البعثة الفرنسية المشاركة والدقة التي انسبت بها أعمالها ، وقد بلغ من دقة للعمل أنه كان يقوم بكل مهمة شخصان من الفنيين يعمل كل منهما مستقلاً عن الآخر على أن يتحدد لهما أما كن يلتقيان فيها كل ثلاثة كيلومترات لمراجعة مقاييسهما فإذا تجاوز الفرق بينهما اثني عشر ملليمترًا فإنهما يعاودان أعمال قياس هذه المرحلة من بدايتها^(٢) .

ولذلك كان من نتيجة الدقة في أعمال القياس وبفضل معونة (لينان) أن تمكنت البعثة من إثبات تساوى البحرين ، وبذلك استطاعت البعثة الفرنسية التي أوفدها (تالابو) إلى مصر عام ١٨٤٧ تحت إشراف جمعية دراسات قناة السويس أن تهدم ذلك الاعتقاد الخاطئ الذي سيطر على الأذهان منذ أقدم العصور وأكدته بعثة الحملة الفرنسية^(٣) .

وقد كانت معونة (لينان) ذات أثر كبير على نجاح البعثة في دراساتها ووصلها إلى هذه النتيجة ، وقد أقر بذلك كل من (تالابو) و (بوردالو)^(٤) .

Société d'Etudes ... Rapport de Talabot, p. 12—13 ; (١)

Linant Mémories p. 215.

Rapport de Talabot, p. 17 (٢)

Ritt Hist. de l'Isthme de Suez, p. 95—96 ; Mazuel, (٣)

p. 223 , Desplaces · le Canal de Suez, p. 84

Rapport de Talabot, p. 8. (٤)

وبعد أن انتهت البعثة الفرنسية من أبحاثها في مصر وعادت إلى فرنسا رفعت نتائج دراساتها إلى المهندس (تالابو) المشرف على المحموعة الفرنسية والذي لم يحضر إلى مصر ، فلنشر (تالابو) في آخر عام ١٨٤٧ — تقريراً تضمن خلاصة ما توصلت إليه البعثتان الفرنسية والنمساوية من نتائج (١) .

وهذا استعرض (تالابو) في تقريره الأعمال التي قامت بها بمجوعته في مصر والطريقة التي كانت تتبعها في العمل للوصول إلى نتائج محففة ، وأوضح أن البعثة الفرنسية عندما شرعت في دراسة منطقة برزخ السويس كانت تعتمد على البيانات التي أوردها (لوبير) وكذلك المعلومات التي أرسلها (لينان دي بلفون) إلى جمعية دراسات قناة السويس ، وكانت معلومات (لينان) تتفق مع ما أثبتته بعثة الحملة الفرنسية بخصوص ارتفاع مستوى البحر الأحمر عن مستوى البحر المتوسط واعترف (تالابو) بأنه رغم أن هذه النتيجة تنافض مع الفوائد الرياضية إلا أنه نظراً لمساكنة مهندسي الحملة الفرنسية وشهرتهم ثم تأكيد لينان لهذه النتائج كان (تالابو) مضطراً — قبل أن يوفد مهندسيه إلى مصر — إلى التسليم بوجود ذلك الاختلاف بين مستوى البحرين ، ولم يكن يهدف من إعادة دراسة منطقة البرزخ إلا التحقق من مقدار الفرق بالضبط بين مستوى البحرين حيث كان يرى أن هذا الفرق — كما أورده (لوبير) وأكده (لينان) — كبير جداً بالنسبة لمساحة لا تمتد أكثر من مائة وعشرين كيلو متراً وتقع على خط طول واحد تقريباً (٢) .

وبعد أن تحدث (تالابو) في تقريره عن الأبحاث التي قامت بها بعثة المهندسين الفرنسيين في عام ١٨٤٧ وما توصلوا إليه من نتائج فقدم هو الآخر — كما فعل (لوبير) و (لينان) من قبل — دراسة وافية للظروف الطبيعية والجيوولوجية لمنطقة البرزخ ، ثم تكلم عن المشروعات التي سبق وضعها لتوصيل البحرين سواء أكان مشروع (لوبير) أم مشروع (لينان) : الأول (غير المباشر) والثاني

(١) Société d'Etudes de l'Isthme de Suez, Travaux de la
Brigade Française, Rapport de l'Ingenieur, (Marseille 1847);
Linant . Memoires ... p 216.
Rapport de Talabot, p. 5--6. (٢)

المباشر) ، ثم استعرض (تالابو) المشروعات التي يمكن تنفيذها لتحقيق الاتصال بين البحرين المتوسط والأحمر وذلك بعد النتائج التي توصلت إليها بعثة المهندسين الفرنسيين ، وقد قسم (تالابو) هذه المشروعات إلى عدة أنواع .

١ — مسروعات غير مباشرة كمشروع (لبنان) الذي يعتمد على إنشاء العناطر .

٢ — مشروع غير مباشر يصل وادى طوميلات بالإسكندرية عن طريق وسط الدلتا لاجنوبها .

٣ — مشروع مباشر عبر برزخ السويس ولكنه يعتمد على مياه النيل التي تغذيه وتكون خزانا في وسط البرزخ يخرج منه فرع نحو الشمال إلى البحر المتوسط وآخر نحو الجنوب إلى البحر الأحمر .

٤ — مشروع مباشر البلاحة الحرة بين البحرين سواء أكان ذلك باستخدام أهوسة أم بدونها (١) .

كما تناول (تالابو) في تقريره بحث مدى صلاحية الساحل البيلوزى لإيجاد منفذ للقناة على البحر المتوسط ، وأشار في هذا الصدد إلى نتائج أبحاث البعثة النمساوية التي أوفدها (نجريللى) وما اقترحتة بخصوص إنشاء برونين للقناة يمتدان حتى العمق اللازم في البحر المتوسط ، وعلق على ذلك بأنه من الصعب إنشاء مثل هذين البرونين وإرساؤهما على أرض غير صلبة ، واعتبر أن إنشاء مدخل وميناء للقناة على الخليج البيلوزى يمثل عقبة كأداء تقف في وجه المشروع المباشر إذ تتكبد نفقات باهظة تقرب من تكاليف شق قناة غير مباشرة تصل السويس بالإسكندرية ، ولذلك نادى (تالابو) في تقريره بالتخلي عن فكرة أى مشروع مباشر يذتهى إلى الخليج البيلوزى .

وقد أرفق (تالابو) بتقريره خريطة للوجه البحرى وبرزخ السويس

بمقياس رسم $\frac{1}{225000}$ أوضح عليها مشروع قناة مباشرة وأخرى غير مباشرة كما أوضح عليها مشروعا لخط حديدى بن الإسكندرية والسويس (١) .

وعد كان لتقرير (تالابو) أهمية لا تنكر وأثر كبير فى تقدم بحوث القناة ، فقد أثبت تساوى البحرين المتوسط والأحمر فخطم بذلك تلك الخرافة التى طلت مسيطره على الأذهان وروبا طويله ، وكانت هذه النتيجة ذات أثر حليل لأنها حذمت فكرة توصيل البحرين ودفعت بالمشروع إلى الأمام خطوات عديدة وأناحت الفرصة لتوصيل البحرين فيما بعد على أساس سليم . ولم يحاب ذلك فان (تالابو) قد استعرض فى تقريره المشروعات المختلفة التى يمكن تنفيذها لتحقيق الاتصال بين البحرين ووضعها أمام المختصين فى المسائل الهندسية والفنية والمهتمين بمشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر فمكفوا على دراسة هذه المشروعات ومقارنة كل منها بالآخر من أجل الوصول إلى أفضلها وأكثرها فائدة حتى أمكن فى النهاية الاستقرار على مشروع واحد .

وبعد انتهاء المجموعتين النسائوية والفرنسية من أبحاثهما فى منطقة البرزخ استقر رأى المهندسين الثلاثة المشرفين على مجموعات جمعية دراسات قناة السويس (نجريللى) و (تالابو) و (استفنسون) على ضرورة قيامهم معا بدراسة المنطقة التى سوف تخترقها القناة وذلك حتى يمكن الاتفاق نهائيا على الصورة التى سوف ينفذ بها مشروع توصيل البحرين ، وبينما المراسلات تفتقل بين باريس وفيينا ولندن من أجل تحديد موعد سفر المهندسين الثلاثة إلى مصر نشبت فى فبراير عام ١٨٤٨ الثورات فى جهات كثيرة من أوروبا ، وفى فرنسا قامت الثورة وأسقطت (لويس فيليب) ولم تلبث أن قامت الجمهورية الثانية برئاسة (لويس نابليون) ، وفى النمسا نشبت الثورات فى فيينا وفى بوهيميا والمجر وكروايا حتى لقد اضطرت (مترینج) إلى الفرار إلى إنجلترا ولو أن ثورات النمسا لم يكتب لها النجاح ، كما قامت الثورات فى عواصم الولايات الألمانية من أجل الفوز بالداستير ، أما

في إيطاليا فقد سيجعتها أنباء ثورات النمسا وفرار (مترینج) على الثورة هي
الأخرى وفامت الحرب بين بيدمونت والنمسا .

وهذا تسبب هذا الاضطراب الذي ساد أوروبا في شل نشاط جمعية دراسات
فئة السويس فاضطرت إلى ارجاء الخطوة التي كانت تزمع القيام بها (١) .

ورغم عدم حضور مهندسى جمعية الدراسات إلى مصر فقد ظل مشروع
توصيل البحرين ووصع الانعام ، وشهدت الفترة التالية لأبحاث المجموعتين النمساوية
والفرنسية عدة محاولات من جانب شخصيات عديدة من أجل التثبت من صحة
النتائج التي توصلت إليها بعثات جمعية الدراسات . ففي عام ١٨٤٨ قام (جابولد
Gabolde) و (فرومون Fromont) بعمل قياس بين دمياط والقاهرة عن طريق
مديرية الشرقية (٢) . وقد أكدت هذه العمليات والمقاييس ماذهب إليه مهندسو
جمعية الدراسات من أن البحرين المتوسط والآخر في مستوى واحد .

واستمرت عمليات مراجعة مقاييس جمعية الدراسات حتى عام ١٨٥٣ حين
قرر (لينان) القيام بعمل قياس آخر رغم تأكده من دقة الأعمال التي أحرث
أمام ناظريه وتحت إشرافه في عام ١٨٤٧ على أيدي مجموعة المهندسين الفرنسيين
برئاسة (بورالو) . وكان الدافع لقيام (لينان) بهذا القياس الجديد ذلك المقال
الذى نشره في عام ١٨٥٣ المهندس الفرنسي (فافيه Favier) المفتش العام
للطرق والكبارى في فرنسا ، وكان (فافيه) أحد الذين اشتركوا مع المهندس
(لوبير) في أعمال القياس في برزخ السويس أيام الحملة الفرنسية (٣) . وفي هذا
المقال عقد (فافيه) مقارنة بين العمليات التي أجريت في عامى ١٧٩٩ و ١٨٠٠

(١) الوثائق النمساوية (الميكرويلم)

De Negrelli à Metternich en 3 Octobre 1848;

الوثائق المكسكية بالخطوط النمساوية .

De Negrelli à l'Arch. Fred. Maximilien en 26 Fev. 1855

Desplaces p. 90—91 ; Mazuel : p. 328 (٢)

Linant : Memoires ... p. 217 (٣)

على عهد الحملة الفرنسية ، وتلك العمليات التي أجرتها جمعية دراسات قناة السويس في عام ١٨٤٧ ، وكان (فافيه) يميل في مقاله إلى التشكيك في صحة النتائج الأخيرة ودقتها ، ولذلك اهتم (لينان) بمراجعة تلك النتائج والتثبت منها خاصة وأن القنصل الفرنسي في مصر في ذلك الوقت (ساباتييه Sabatier) كان قد طلب من (عباس الأول) بناء على اقتراح حكومته ، التصريح بالتأكد من صحة أبحاث (بوردالو) وحصل فعلاً على التصريح وعهد (عباس) إلى (لينان) بالقيام بالعمل في فبراير ١٨٥٣^(١) .

وحاوله (لينان) - على حد قوله - أن يبلع عمله منتهى الدقة حتى لا تكون هناك فرصة للوفور في خطأ ما^(٢) ، وأثبتت أبحاث (لينان) الأخيرة عدم وجود فرق يذكر بين مقاييسه ومقاييس (بوردالو) حيث لم يتجاوز الفرق ١٨١٤ ر. من المتر في مسافة يبلغ طولها نحو مائة وعشرين كيلومتراً .

ورغم أن الظروف قد اضطرت جمعية الدراسات إلى إرجاء رحيل مهندسيها الثلاثة إلى مصر لاتخاذ قرار نهائي بصدد مشروع القناة فلم يكن معنى هذا أن جمعية الدراسات قد تخلت عن المشروع أو أسفطته من حسابها أو عدلت عن التفكير في تنفيذه بل استمرت في بحث الوسائل التي تكفل النجاح في تنفيذ المشروع عندما تسنح الفرصة المناسبة لذلك^(٣) .

ولذلك كتب الأب (انفانتان) إلى زميله (أرليه دوفور) في ٢٥ يونيو ١٨٤٨ يرجوه أن يكرس كل جهوده - أكثر من أي وقت مضى - من أجل « مشروع السويس » ، وطلب (انفانتان) من (أرليه) أن يطلع على آرائه بخصوص طريقة تنفيذ المشروع ، ورجاه إعداد مذكرة تصالح أساساً لتحويل

(١) Ibid, p 218 , Desplaces . p.91--92

(٢) Linant ' Memoires ... p 222

(٣) الوثائق المتساوية (الميكرو فيلم)

Lettre de Negrelli à Mettermuch en 3 Octobre 1848.

جمعية الدراسات إلى هيئة لتنفيذ المشروع^(١).

واستمر السان سيمونيون يبحثون أفضل الوسائل التي تكفل لمشروعهم النجاح، وبعد البحث والتفكير اهتدى (انفانتان) إلى أفضل وسيلة يمكنهم اتباعها من أجل ضمان نجاحهم في تنفيذ المشروع. وقد عبر (انفانتان) عن هذا الرأي في رسالة منه إلى (نجريللي) في ٢٣ أغسطس عام ١٨٤٨^(٢). فقد صار الأب (انفانتان) في عام ١٨٤٨ يعتقد أنه لضمان نجاح المشروع يجب أن يضع نتائج أبحاث جمعية الدراسات بين أيدي ساسة أوروبا الذين يستطيعون بوسائلهم الدبلوماسية الوصول إلى اتفاق بين الدول الأوروبية، وهذا الاتفاق هو السبيل الوحيد لنجاح المشروع، بعد ما كان (انفانتان) يعتقد — عند تكوين جمعية الدراسات عام ١٨٤٦ — بوجود عدم تدخل ساسة أية دولة من الدول في المشروع خشية فشل المشروع برمته. ولذلك فقد طالب (انفانتان) زميله (نجريللي) بأن يطلع الحكومة النمساوية على نتائج أبحاث جمعية الدراسات ويدعوها إلى الاتفاق مع الدول الكبرى لتجعل من هذا العمل المشترك دعامة من دعائم السلم: «فلنقدم الدبلوماسيين نتائج جهودنا وأعمال المهندسين الذين يستطيعون — أكثر من غيرهم — أن يقودوا أوروبا إلى غزو الشرق سلمياً، فلنطلب من الدول الثلاث أن تكلفنا رسمياً بتنفيذ المشروع الذي حال بحيلتنا من أحل مصالحة الجميع، ولا نريد لأنفسنا من جزاء سوى ما يستحقه من الحمد».

* * *

Lettre d'Enfantin, de Paris en 25 Juin 1848 : Oeuvres (١)
de St Simon et d'Enfantin, T. XII, p. 82--83

(٢) الوثائق المساواة (الميكرو فيلم)

Lettre d'Enfantin à Negrelli en 23 Août 1848, jointe à la lettre
de Negrelli à Metternich en 3 Octobre 1848.

مشروعات جمعية الدراسات لتوصيل البحرين :

مشروع (تالابو) : رغم أن (تالابو) بين في تقريره عام ١٨٤٧ أنه في الإمكان - بعد إثبات نساوى البحرين - توصيل البحرين المتوسط والآخر بعدد طرفي بعضها مباشر والبعض الآخر غير مباشر ، فإن (تالابو) كان يفضل توصيل البحرين بواسطة قناة غير مباشرة تصل الإسكندرية بالسويس وتعتبر النيل جنوب الدلتا مباشرة ، وكان الدافع (لتالابو) لتفضيل هذا المشروع رغم أنه قد ثبت لديه أن البحرين في مستوى واحد اعتقاده بأنه من الصعب إيجاد منفذ للقناة وإنشاء ميناء عند طرفها الشمالى على البحر المتوسط بسبب عدم توفر العمق المناسب لملاحة السفن الكبيرة إلا على بعد عدة كيلومترات من الشاطئ ، حيث طل (تالابو) متأثراً بالفكرة القائلة بأن الطمى يكثر في مياه البحر المتوسط بجوار شواطئ الدلتا الشمالية وتجرفه التيارات البحرية نحو الشرق إلى الخليج البيلاوزى . بما دعا إلى تسمية المدينة التى تقع على هذا الساحل منذ أيام الإغريق باسم (طينة) أو (بيلوز Peluse ^(١)) الأمر الذى جعل (تالابو) يفضل توصيل البحرين بقناة غير مباشرة يربو طولها على أربعمائة كيلومتر ، وإلى جانب ذلك فقد كان من ضمن الدوافع التى أقنعت (تالابو) بأفضلية المشروع غير المباشر اعتقاده بأن هذا المشروع له من المزايا ما يجعله يفضل المشروع المباشر وفي مقدمتها - كما ذكر (تالابو) في تقريره عام ١٨٤٧ - أن المشروع المباشر سوف يزيد تكاليفه كثيراً على أى مشروع آخر حيث يستلزم تنفيذه شق برزخ السويس ورفع ملايين من الأمتار المكعبة من التربة .

كما كان (تالابو) يرى أن الدول التى سوف تستخدم القناة بعد حفرها تقع إلى الغرب من مصر ، وأن ميناء الإسكندرية - حتى في حالة حفر قناة مباشرة - سيظل الميناء الرئيسى تمر به السفن في طريقها إلى الدول الأوروبية ، ومن ثم اعتقد (تالابو) أنه بالرغم من أن القناة المستقيمة أقصر بكثير من القناة غير المباشرة إلا أن السفن ستقطع مسافة غير قصيرة في البحر المتوسط بعد خروجها

(١) Bridier , Une Famille Francaise-les de Lesseps, p 332.

من القناة المباشرة حتى تصل إلى محاذها الاسكندرية في طريقها إلى أوروبا ، فإذا أضفنا المسافة بين فتحة القناة على البحر المتوسط وميناء الاسكندرية إلى طول القناة المباشرة أصبح طولها يقرب من طول القناة غير المباشرة ، خصوصاً وأن السفن سوف تصادف — في رأيه — صعوبات وأخطاراً في أثناء الملاحة في الخليج البيلوزى مما يجعل القناة المباشرة لا تمتاز على القناة غير المباشرة .

وبالإضافة إلى هذه الصعوبات التي كان (تالابو) يرى أنها تقف في وجه المشروع المباشر وهي صعوبة اقتراب السفن من شاطئ الخليج البيلوزى وفداحة التكاليف التي يستلزمها شق القناة المباشرة كان (تالابو) يعتقد أن ثمة صعوبات أخرى يجب أن يدخلها في حسابه كل من يفكر في تحقيق فكرة ربط البحرين المتوسط والأحمر . ذلك أن حكومة مصر — في رأى (تالابو) — سوف تعارض معارضة شديدة أى مشروع لتوصيل البحرين يقع في أطراف البلاد ولا يربط القاهرة بالاسكندرية ، ذلك الميناء الكبير الهام على البحر المتوسط أى أن (تالابو) كان يعتقد أن الحكومة المصرية تريد أن تبني للأسكندرية أهميتها كميناء رئيسى للبلاد على البحر المتوسط ، وأشار (تالابو) إلى أن مصر سوف تحصل على مزايا تجارية وسياسية من وراء شق قناة غير مباشرة تخترق الدلتا وتربط الاسكندرية والقاهرة بحركة التجارة بين الشرق والغرب ، وأصبح يعتقد أن مستقبل مصر مرهون بالاتجاه الذي سوف تأخذه القناة .

ورغم أن (تالابو) لم يوضح تفاصيل المزايا التجارية والسياسية التي سوف تفيدها مصر من المشروع غير المباشر إلا أنه من المرجح أنه كان يفصد أن مرور التجارة بالقاهرة والاسكندرية وقلب البلاد سوف يؤدي إلى حدوث رواج تجارى فيها حيث ستصبح مراً لمتاجر الشرق في طريقها إلى الغرب ، هذا من الناحية التجارية ، أما من الناحية السياسية فلعله — بجعل القناة تمر في قلب البلاد — يضمن أن يكون الإشراف عليها لحكومة مصر ، أما إذا شئت القناة في المنطقة الصحراوية على أطراف البلاد فلعل المشروع يصطدم بمعارضة الحكومة المصرية لأن تطرف موقع القناة سوف يجعل من السهل انتزاعها أو انتزاع الإشراف

عليها من الحكومة المصرية إلى غيرها من الحكومات سواء أكانت الحكومة العثمانية أم الدول الأوروبية .

واختتم (تالابو) دفاعه عن المشروع غير المباشر بأنه بعد دراسات عام ١٨٤٧ أصبح مقتنعاً بأن هذا المشروع هو المشروع العملى الوحيد الذى يمكن أن تكون نتائجه محققة ومؤكدة (١) .

وقد اعترف (تالابو) بأن مشروعه غير المباشر يصادف عقبات ليست بالهينة ، فى مقدمتها ضرورة الاحتفاظ بمياه القناة فى مستوى لا يقل عن ثمانية أمتار حتى تكون صالحة لمرور السفن الكبيرة (٢) .

وللتغلب على هذه العقبة دعا (تالابو) إلى ضرورة إقامة القناطر عند رأس الدلتا للاستفادة منها فى توفير المستوى المناسب من الماء فى القناة ، وذلك هى نفس الفكرة التى ارتآها (لبنان) فى مشروعه الأول الذى وضعه لتوصيل البحرين بعناه غير مباشرة . إلا أن إنشاء القناطر لم يكن يفيد القناة عبر المباشرة كل الفائدة ، ذلك أن القناطر - كما اعترف (لبنان) نفسه - لم تكن لترفع مستوى الماء فى القناة بأكثر من أربعة أمتار ومن ثم تصبح فائدتها محدودة (٣) .

يضاف إلى ذلك أن الرواسب من طمى النيل سوف تتجمع وتتراكم أمام القناطر - نتيجة حجز المياه - وبذلك يصبح من الضرورى القيام باستمرار بأعمال التطهير فى مجرى النهر فى هذه المنطقة (٤) .

ولم يكن توفير المستوى الضرورى من الماء فى القناة عبر المباشرة هو العقبة الوحيدة التى تعترض مشروع (تالابو) بل كان المشروع يواجه صعوبة أخرى لا يستهان بها وهى طريفة عبور القناة الملاحية لنهر النيل دون اختلاط مياه القناة

(١) Société d'Etudes . , Travaux de la Bugade Fl. Rapport
de l'Ingenieur p. 173, 4, 5

(٢) Talabot le Canal de Deux Meis, la Revue des Deux Mondes
p. 512. Ritt p. 99

(٣) Meruau L'Egypte Contemporaine, p. 148 -149

(٤) Mazuel : p. 325

الملحة بمياه النيل العذبة ، وللتغلب على هذه الصعوبة اقترح (تالابو) في مشروعه لإنشاء (معبر Pont-Canal) حتى يمكن صمان مستوى مرفع من الماء في القناة عند عبور النيل يناسب مرور السفن الكبيرة ولضمان عدم اختلاط مياه القناة الملحة بمياه النيل الحلوة فيحدث لإضراراً بمياه الري والزراعة .

ويتكون هذا المعبر - كما اقترحه (تالابو) - من سدين ضخمين يبلغ طول كل منهما نحو كيلومتر بشيدان بعرض النهر ويصل ارتفاعهما إلى ثمانية أمتار فوق سطح النهر ، ويزود هذا المعبر بالمياه اللازمة له وفدرها مليون ومائة ألف متر مكعب من الماء يومياً بواسطة آلات رافعة ووتها حصة آلاف حصان ، ويحفر نفق (سجاره) تحت هذا المعبر لكي تمر به مياه النيل دون أن تختلط بمياه القناة .

ولضمان استمرار الملاحة في النيل وعدم تعطيلها نتيجة لإنشاء هذا المعبر كان من الضروري حفر قناة حاذبة تخرج من النيل جنوب القناة الملاحية وتعود إلى النيل مرة أخرى شمال القناة الملاحية ، ويقوم عليها هويسان ، وبذلك تستمر الملاحة في النيل عن طريق القناة الحاذبية وتصبح كمية مياه النيل المختلطة بمياه البحر الملحة بسيطة جداً لا تتجاوز مياه الهويسين . وقد كان إنشاء هذا المعبر وحده يتكلف ٣٨ مليوناً من الفرنكات ، كما أنه نظراً لعدم صلاحية الأرض التي سوف يقام عليها لم يكن من المحتمل أن يعمر مثل هذا البناء الضخم طويلاً (١) . بضاف إلى ذلك أن القناة الملاحية وهي تحترق قنوات الري في الدلتا سوف تسبب أرباباً كلاً لنظام الري فيها وبالتالي خسارة للثروة الزراعية ، كما أن مرور السفن التجارية والحربية المنتمية إلى مختلف الدول الأجنبية قد يسبب لمصر متاعب سياسية (٢) .

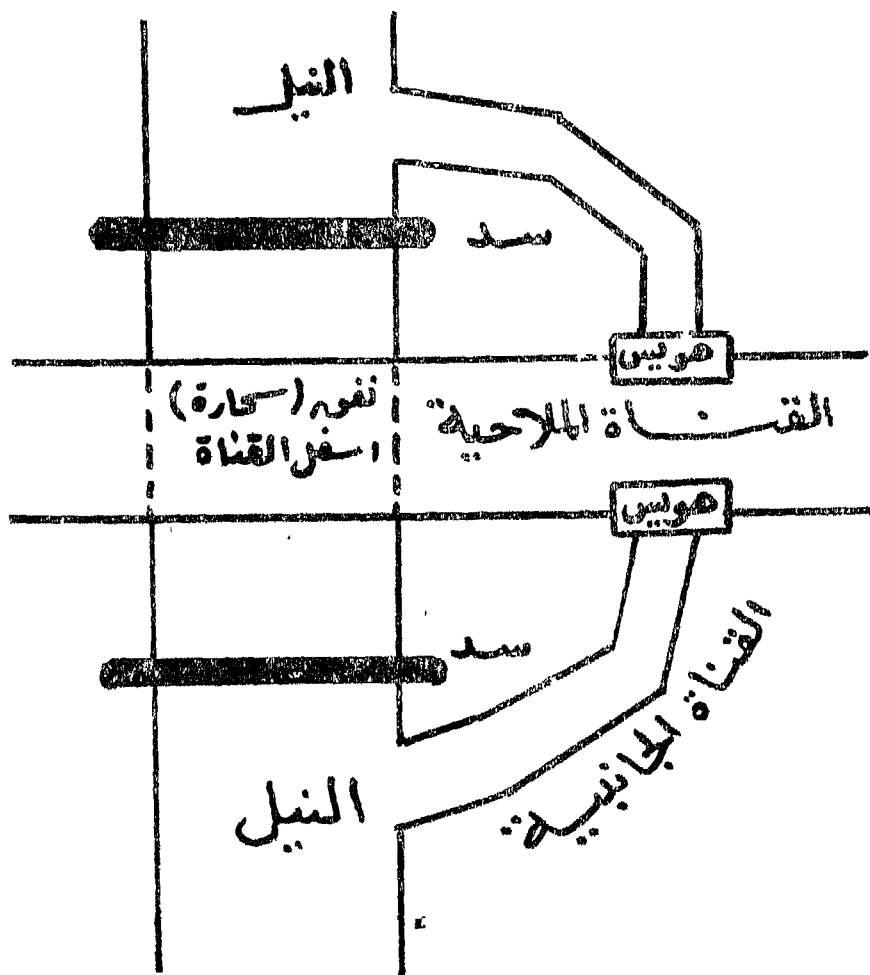
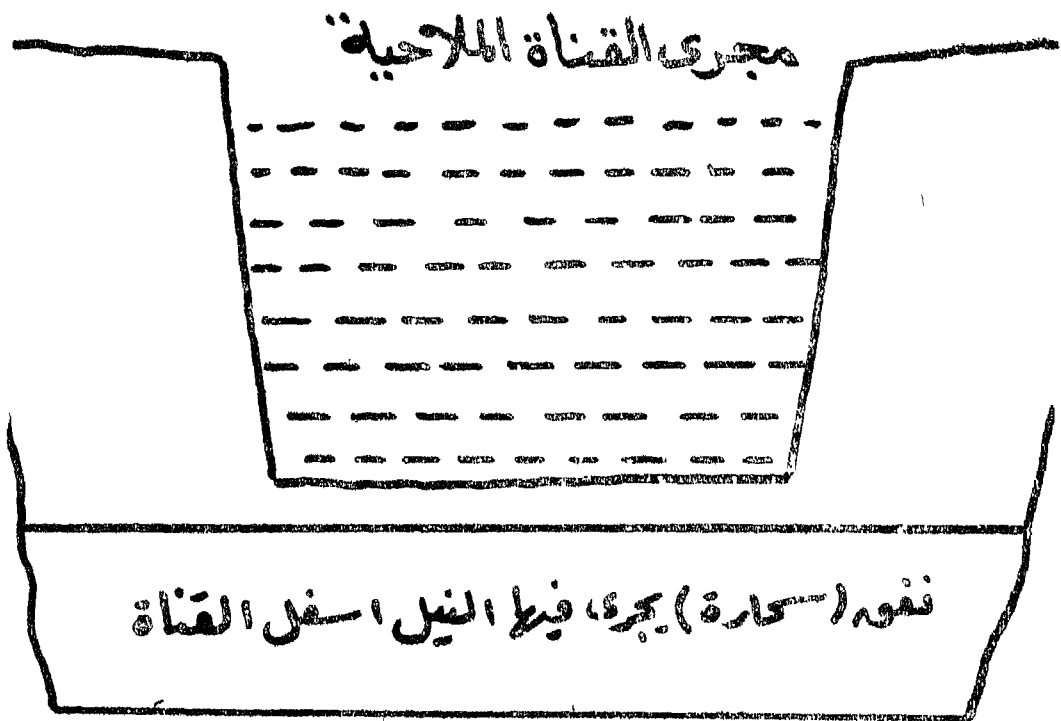
ويد كانت الصعوبات والعقبات التي تعترض تنفيذ مشروع (تالابو) سبباً في ازدياد الاعتقاد - بمرور الزمن - بأفضلية مشروع القناة البحرية المستقيمة

(١) Meiruan . L Egypte Contemporaine, p' 148—149 ,

Mazuel . p. 325, 326

Mazuel, p. 325

(٢)



التي تخترق برزخ السويس على أى مشروع لتوصيل البحرين بطريق غير مباشر (١).

وقد حاول بعض المهندسين أن يدخلوا على مشروع (تالابو) بعض التعديلات بحيث تعبر القناة الملاحية النيل لا عند القناطر كما هو الحال في مشروع (تالابو) ، ولكنها تخترق الدلتا من منتصفها تقريباً ، ولم يكن المشروع بعد هذا التعديل يمتاز عن المشروع الأول إلا باختصار مجرى القناة الملاحية بين السويس والاسكندرية لمسافة نبلغ نحو ٤ كيلو متراً وهذه الميزة لا يمكن أن توازى التكاليف الباهظة التي تتكلفها الأعمال والمنشآت اللازمة لجعل القناة صالحة للملاحة البحرية حصوصاً وأن هذه القناة كانت تستلزم إنشاء قنطرتين على فرعى النيل جنوبى مدبقتى دمياط ورشيد بنحو ٥٠ كيلو متراً لتوفير المستوى المناسب من الماء في منطقتى عبور النيل .

مشروع (بارو Barrault) .

ولم يكن مشروع (تالابو) هو كل ما تمتنع عن نشاط جمعية دراسات قناة السويس إذ وضع الأخوان (الكسى واميل بارو Alex. et Em Barrault) مشروعاً لتوصيل البحرين المتوسط والآخر بطريق غير مباشر كذلك ولو أن هذا المشروع لم ينشر على الملأ إلا في العدد الأول الصادر في أول يناير عام ١٨٥٦ من مجلة العالمين . وقد أوضح صاحباً هذا المشروع الأساس الذى يقوم عليه وهو محاولة الاستفادة من مياه النيل في إمداد القناة الملاحية المقترحة بالماء من أجل توفير مجرى مائى تسير فيه السفن التجارية في رحلتها بين الشرق والغرب من أجل التجارة العالمية مع عدم الاحلال بالوظيفة الأساسية لمياه النيل وهى الري (٢) .

والقناة في مشروع (بارو) تبدأ من الاسكندرية وتسير بجدها الساحل

Ritt . p. 100

(١)

Barrault : La Revue des Deux Mondes, 1er. Janvier 1856, (٢)

p. 86

الشمال للدلتا المطل على البحر المتوسط على طول خليج أبي قير وشمال بحيره اذكو
ثم تعبر فرع رشيد وتخترق بحيرة البرلس محاذية لساحل البحر تقريبا ، ثم تعبر
فرع دمياط وبحيرة المنزلة وبعد ذلك تتجه جنوبا لتصل إلى بحيرة القمصاص ومنها
تستمر حتى تنتهى عند السويس .

وكان هذا المشروع كذلك يتطلب لإنشاء قنطرتين لرفع مستوى الماء أحدهما
فرب مصب دمياط والأخرى قرب مصب رشيد^(١) كما كان يتمثل في مشروع
(بارو) كل النقائص والعيوب التي تمثلت في سابعه خصوصاً وأنه من الصعب
لإنشاء قناطر تحجز المياه لتوفير المستوى المناسب للملاحة في المنطقة الساحلية حيث
ترتبطها رنخوه غير ثابتة ، علاوة على أن مثل هذه القناة سوف تسبب اضطراباً
لنظام الري في كل الدلتا^(٢) .

مشروع نجريل (القناة المباشرة) :

ولإذا كان (بولان تالابو) والأخوان (بارو) قد أشاروا بحل مشكلة توصيل
البحرين المتوسط والأحمر بإيجاد اتصال غير مباشر بينهما بأشكال مختلفة ، فلم يكن
هذا هو كل ما وصل إليه أعضاء جمعية الدراسات من حلول لهذه المشكلة ، بل
ظهر من بين المهندسين الأعضاء في الجمعية من افتتح بإمكان حفر قناة مستقيمة
بين البحرين ، وذلك هو المهندس النمساوي (لويجي نجريللي Luigi Negrelli) .

وينحدر (نجريللي) من أب من التيرول النمساوي وأم ألمانية ، وبعد أن
أتم دراسة الهندسة عمل منذ فبراير ١٨١٨ في إدارة المنشآت العامة بالتيرول ،
ونظراً لكفاءته أصبح موضع تقدير رؤسائه فعهدوا إليه بكتير من الأعمال المائية
ولإنشاء الطرق ، وبعد أن اشترك في بعض الأعمال على نهر الرين انتقل إلى سويسرا
سنة ١٨٢٩ حيث عمل مفتشاً للمنشآت الطرفية والأعمال المائية ولم يأت عام ١٨٣٦
حتى أصبح الرئيس العام لجميع المنشآت العامة في زيورخ فأشأ فيها الكثير
من السكبارى .

Ritt . Hist. de l'Isthme de Suez, p. 100

(١)

Mazuel, p. 326—327

(٢)

ولما كان (نجريللى) يولى طرق المواصلات الجديدة - وهى السكك الحديدية - اهتماماً خاصاً ، فقد زار انجلترا وفرنسا وبلجيكا لدراسة الخطوط التى أنشئت فيها حتى ذلك الوقت . وعند عودته إلى سويسرا وضع عدة مشروعات لإنشاء خطوط حديدية بها على أساس المعلومات التى اكتسبها من زيارته .

وفى سنة ١٨٤٠ دعت (شركة سكك حديد الإمبراطور فرديناند) إلى فيينا للعمل مستشاراً عاماً لها . وبعد عودته إلى فيينا بدأ مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر يلفت نظر (نجريللى) ويشير اهتمامه خاصة وأن النمسا وكبار رجالها وفى مقدمتهم (مترنيج) والبارون (فرن بروك) مدير شركة اللويد النمساوية - والذى صار فيما بعد سفيرا للنمسا فى الاستانة ثم وزيراً للبالية - كانوا مهتمين غاية الاهتمام بالمشروع ويسعون إلى تنفيذه (١) .

ولم يأت عام ١٨٤٣ حتى كان نجريللى قد تعرف بالاب (أنفانتان) عن طريق المهندس الألمانى (دوفر فيرونس) كما سبق القول ، ولم يلب (نجريللى) أن شارك فى بحوث جمعية دراسات قناة السويس بصفته ممثلاً للعنصر النمساوى فيها ورئيساً للجمعية النمساوية التى جاءت إلى مصر عام ١٨٤٧ .

وفد صار من رأى (نجريللى) بعد أبحاث سنة ١٨٤٧ أنه فى الإمكان حفر قناة مستقيمة تصل البحرين بطريق مباشر مؤيداً بذلك أفكار (لينان) (٢) ولكن على أساس تساوى البحرين بعد أن ثبت بالدليل القاطع أن البحرين الأحمر والمتوسط فى مستوى واحد ويعتبر (نجريللى) فيما ذهب إليه أول من أشار إلى الحل الصحيح لمشكلة توصيل البحرين .

وعند ما تقدم (دى لسيبس) فى عام ١٨٥٤ ليأخذ على عاتقه محاولة تنفيذ مشروع توصيل البحرين لفتت نظره تلك الأعمال التى قام بها المهندسون النمساويون فى عام ١٨٤٧ تحت إشراف نجريللى فى الخليج البيروزى والى أثبتت أن حركة الرواس فى الخليج البيروزى ضئيلة بحيث تجعله صالحاً لرسو السفن (٣) . وأن

(١) الترجمة العربية ص ٢٠ ، ٢١ من . Kenitz · Der Suez Kanal.

(٢) Voisin Le Canal da Suez, T. I, P. 1

(٣) De Lesseps · Souvenirs de 40 ans T. II p. 326.

لا خطر منها على الميناء المزروع لإنساؤه على الطرف الشمالى للقناة المباشرة ولا على حركة السفن عند مدخل القناة على البحر المتوسط وهى العقبة الوحيدة التى كان لا يزال يؤمن بها أنصار المشروعات غير المباشرة ويستندون إلى هذه المخاوف فى تفصيل المشروعات غير المباشرة على أى مشروع مباشر .

ورغم أن (نجريللى) خرج من الأبحاث والدراسات التى قامت بها مجموعته على ساحل البحر المتوسط بأنه فى الإمكان إيجاد منفذ مأمون للقناة على الخليج البيلوزى إلا أنه - كما اعترف هو بنفسه - لم يعكر فى ابلاغ نتائج أبحاثه إلى زملائه أعضاء جمعية الدراسات إلا فى عام ١٨٥٥ حيث لم تكن الظروف مواتية وكان (نجريللى) يعتقد فى ذلك العام أنه سوف يحصل على تأييد هيئة أعضاء الجمعية لمشروعه المباشر^(١) .

الموازنة بين افضلية المشروعات المختلفة :

كما سبق رى أن المشروعات التى فكر فيها أعضاء جمعية الدراسات بوعان بعضها مشروعات غير مباشرة أى فصل بين البحرين عن طريق النيل كذلك المشروعات التى اقترحها (تالابو) - (١٨٤٧ - ١٨٥٥) ، أو الأخوان (بارو) ١٨٥٦ ، وبعضها مباشر كذلك المشروع الذى فكر فيه (نجريللى) .

وما دمتنا أمام نوعين من المشروعات فإنه يحذر بنا أن نفكر لنعرف أفضلية أى النوعين على الآخر .

كان الأساس الذى يستند إليه أنصار المشروعات غير المباشرة هو الاعتقاد بوحود كميات من الرواسب فى الخليج البيلوزى تهدد بطمر مدخل القناة على البحر المتوسط وتجعل من الصعب لإنشاء مدخل وميناء للقناة على هذا البحر . إلا أنه ثبت أن هذا الاعتقاد يحاسب الواقع وذلك بعد الأبحاث التى قامت بها بعثة المهندس (نجريللى) فى الخليج البيلوزى عام ١٨٤٧ ، وبذلك لم يعد هناك مبرر للتفكير فى توصيل البحرين بغير القناة المستقيمة التى تربط البحرين مباشرة ، خاصة وأن

Lettre de Chancel à de Lesscps, de Paris en 15 Septembre (١)
1855, Texte de la Conversation de Chancel avec Negrelli .
De Lessèps . Lettres, journal ... T. I, p. 262

القناة غير المباشرة سوف تكون طويلة المجرى وسيقام عليها عدد كبير من الأهوسة وتحتاج إلى إنشاء معبر (Pont-Canal) لعبور النيل وهذه كلها منسآت تتطلب نفقات باهظة في الحفر ثم في الصيانة بينما القناة المباشرة سوف لا تحتاج إلى كل هذه الجهود والنفقات .

فمن حيث الطول تبلغ القناة المباشرة نحو ثلث القناة غير المباشرة ، إذ بينما يبلغ طول القناة في مشروعات (لويس) أو (تالابو) أو (بارو) نحو أربع مائة كيلومتر فإن القناة المباشرة لا تتجاوز مائة وأربعين كيلومتراً إلا قليلاً ، وسوف تشق في منطقة صحراوية ولا تحتاج إلى أهوسة ولا يصادف حفرها عقبات ضخمة من الناحية الهندسية^(١) .

يضاف إلى ذلك أن القناة المباشرة تقدم حلاً كافياً لمشكلة الاتصال بين الشرف والغرب لأنها توفر طريقاً سريعاً مضموناً على مدار السنة للسفن التجارية ذات الحمولة الكبيرة ، وبالنظر إلى قلة تكاليف شق القناة المباشرة عن تكاليف القناة غير المباشرة فمن المرجح أن تكون الأرباح التي تجني من وراء المشروع المباشر مجزية لرؤوس الأموال التي سوف تستخدم في حفرها لما هو متوقع من ازدياد حركة التجارة عبر هذا الطريق الجديد ذي المميزات العديدة^(٢) .

وإلى جانب ذلك فإن القناة المباشرة نظراً لأنها تخترق منطقتي صحراوية على حدود مصر لن تكون لها آثار سيئة كتلك التي قد تترتب على شق قناة غير مباشرة تخترق قلب البلاد وتؤثر على النظام المائي الذي تعتمد عليه حياة البلاد الزراعية ، كما أن القناة المباشرة لن تسبب لمصر وحكومتها أي شعور بالقلق من جراء مرور السفن الأجنبية في قلب البلاد مثلما يحدث في حالة القناة غير المباشرة ، وأخيراً فإن القناة المباشرة سوف تخدم المصالح السياسية والدينية للإمبراطورية العثمانية التي سوف تجد اتصالاً سهلاً مباشراً بينها وبين الأماكن المقدسة الإسلامية^(٣) .

Saint-Hilaire, B. · Lettres sur l'Egypte, p. 13. (١)

Desplacas . Hist. de l'Ishme de Suez, p. 84. (٢)

Ibid, p. 85-86 (٣)

من العرض السابق نلاحظ أن نشاط السان سيمونيين في هذه الفترة يختلف تمام الاختلاف عن نشاطهم في الفترة الأولى عندما حضروا إلى مصر (١٨٣٣-١٨٣٦) إذ بينما لم تتمخض زيارتهم الأولى عن نتائج ذات أهمية بالنسبة لمشروع توصيل البحرين ، نجد أنهم نجحوا في عام ١٨٤٨ في هدم تلك العقيدة التي سيطرت على الأذهان منذ أقدم العصور والتي كانت تقول بأن مستوى البحر الأحمر أعلى من مستوى البحر المتوسط وليس ذلك بحسب ، بل إنهم نتيجة دراساتهم في مصر في منطقة البرزخ استطاعوا أن يخرجوا على العالم بعدة مشروعات لتوصيل البحرين ، وإن كانت بعض هذه المشروعات تختلف عن الحل الملائم والذي نفذ فيما بعد إلا أن جهودهم على كل حال لا يمكن نسيانها ، وهكذا كانت هذه المرحلة من نشاط السان سيمونيين مرحلة علمية حادة تنسم بالنضج والرزانة بعد مرحلة خيالية يغلب عليها التحمس والعاطفة .

الفصل السادس

العقبات في طريق جمعية الدراسات

رأينا في الفصول السابقة نشاط السان سيمونيون من أجل مشروع توصيل البحرين ، وكيف كانت جمعية دراسات قناة السويس خطوة هامة في تطور فكره المشروع ، وأياً كان اختلاف وجهات النظر الذي نشأ بين مهندسي جمعية الدراسات بخصوص أفضل السبل وأكثرها ملاءمة لتحقيق هذه الفكرة ، هل بقناة مستقيمة تصل بين البحرين مباشرة عبر برزخ السويس ، أو بقناة غير مباشرة عن طريق النيل ، فإن هذا الاختلاف في الرأي لا يثني عن من فيمة الجهود التي بذلها السان سيمونيون في سبيل تحقيق فكرتهم . ورغم متابعة السان سيمونيون على نشاطهم واستمرار تمسكهم بفكرة شق قناة تحل مشكلة الاتصال بين البحرين فإنهم لم يستطيعوا إخراج المشروع إلى حيز التنفيذ ، حتى بعد هدوء الأحوال في أوروبا عقب الاضطرابات التي سادت في كثير من أقطارها عام ١٨٤٨

ولقد كان تعطيل مشروع القناة في هذه الفترة من نشاط السان سيمونيون يرجع إلى عدة أسباب عميقة ، يتصل بعضها بالسان سيمونيون وأفكارهم من ناحية ، ويرجع البعض الآخر إلى موقف بعض الدول الأوروبية وبخاصة إنجلترا والنمسا نحو المشروع ذاته أو طريقة تنفيذه ، هذا إلى جانب موقف الدولة العثمانية وسياسة (محمد علي) نفسه .

أسباب نرجع لسان سيمونيون أنفسهم :

أما عن السان سيمونيون فقد شهدنا في الفصل الأول كيف اعتنقوا المبادئ الاشتراكية وأخذوا على عاتقهم التبشير بها في فرنسا ودافعوا عن حقوق العمال ، كما آمنوا بأن النظام الجمهوري أفضل النظم للحكم في المجتمع الصناعي الذي نادوا

بقيامه ، وكان طبيعياً ألا تكون مبادئهم الاشتراكية الجمهورية موضع رضا
حكومته فرنسا الملكية ولا الطبقة البورجوازية صاحبة الشأن في فرنسا في ذلك
الوقت . وما زاد في كراهية السلطات الفرنسية للسان سيمونيين طمع هؤلاء في
تولى الحكم في فرنسا ، ولم يقتصر هذا التفكير على الفترة السابقة على رحيلهم إلى
مصر في عام ١٨٣٣ — كما بينا في الفصل الأول — بل استمر بعد عودتهم إلى
فرنسا ، وحتى بعد عزل (لويس فيليب) ، فقد كتب أحد السان سيمونيين ويدعى
(دوفيرييه Duveyrier) في عام ١٨٤٨ أنه « سمع هاتفاً يقول له « سوف تكون ،
ويؤكد (دوفيرييه) أنهم يجب أن يتولوا الحكم ، « لأننا نريد أن نقيم حكم الله ،
نريد أن نرى الله يحكم بواسطتنا »^(١) . وكانت وسيلة (دوفيرييه) للوصول إلى
الحكم هي الاستعانة بالصحف ، وقد اقتنع (انفاتان) بوجهة نظر (دوفيرييه)
فكرس جهده وماله وقوله للوصول إلى هذه الغاية ، واتخذ من صحيفة (Le Crédit
أداة لنشر أفكارهم .

ولا شك أن هذا التفكير من جانب السان سيمونيين جعل الحكومة الفرنسية
تشعر نحوهم بكراهية شديدة ، ولذلك كان لا ينتظر أن تساندكم أو تؤيد مقترحاتهم
رغم أنها كانت تتوفى إلى تنفيذ مشروع توصيل البحرين على ألا يتم على أيدي
جماعة السان سيمونيين ، وليس أدل على خفيفة شعور الحكومة الفرنسية نحو
السان سيمونيين وعدم رغبتهم في مساعدتهم أثناء نشاطهم في مصر بين عامي
١٨٣٣ - ١٨٣٦ أن أحد أفراد السان سيمونيين ويدعى (درو Drouot)
- وكان قد حضر إلى مصر في ديسمبر ١٨٣٤ - التمس معونة (ميمو) فنصل فرنسا
في مصر لدى (محمد علي) لكي يعهد إليه بأحد المهام في سوريا ، ولكن الفصل
الفرنسي قابل رغبة (درو) بفتور ولم يبد عليه الحماس لتركيته لدى (محمد علي)
باعتباره أحد أفراد جماعة السان سيمونيين . فتدارك (درو) الأمر وأبلغ
(ميمو) أنه ليس من المؤمنين بمبادئ السان سيمونيين وأنه قد حضر معهم إلى
مصر المساهمة في المشروعات التي كانوا يزعمون القيام بها حسب ، فسر (ميمو)

لذلك وهما (دروو) وترك له بعض الأمل في الحصول على الوظيفة التي كان يسعى إليها^(١) .

ورغم أنه بعد تولي (لويس نابليون) حكم فرنسا بعد ثورة ١٨٤٨ كان من المتوقع أن يحظى السان سيمونيون بتأييد الحكومة الفرنسية لمشروع يعتبر ضمن المشروعات التي وضع أساسها عمه (بونابرت) ، إلا أن السان سيمونيين لم تسكن لهم في نظر الحكومة هيبة تجعلهم حذرين بأية معونة فعالة^(٢) .

ولم تسكن كراهية السان سيمونيين فاصرة على فرنسا أو الحكومة الفرنسية وحدها ، بل يبدو أن حكومات أوروبا كانت تشاركها نفس الشعور نحو هذه الجماعة ، ولا تنظر بعين الارتياح إلى ما تبديه من نشاط ، ويؤكد ذلك ما كتبه (بارو) عضو جماعة السان سيمونيين في يولييه عام ١٨٣٣ من أنه مر في طريقه بالمراني الروسية على البحر الأسود ولكن الحكومة الروسية أغلقت مواهبها في وجهه ووجه من معه من اتباع المبادئ السان سيمونية وأصدرت قراراً تحرم عليهم دخول بلادها بسبب انتمائهم إلى جماعة السان سيمونيين^(٣) ، كما لم يجدوا ترحيباً في أثناء مرورهم بأراضي الدولة العثمانية قبل حضورهم إلى مصر^(٤) ولم يستطع السان سيمونيون كذلك أن يناوؤا رضاء (محمد علي) عنهم ، ذلك أن وإلى مصر لم يكن ينظر بعين الارتياح إلى ذلك التأثير الذي يتركه (انفانتان) في جميع من يتصل به من الأفراد^(٥) . وقد صار (محمد علي) يعتقد أن السان سيمونيين قوم غير مخلصين للبلاد التي يعلنون على الملأ إيمانهم بها ، وذلك بعد ما بلغه عن عدم رضا المشال (الريك) عن الأجر الذي ناله - وفدده أربعة آلاف فرش - مقابل قيامه بعمل تمثال نصفي (لمحمد علي) ، وتعجب الباشا من هذا التصرف من أحد السان سيمونيين الذين كانوا يدعون أنهم جاءوا إلى مصر متطوعين يهدفون إلى الخدمة العامة دون الطمع في مكافأة مادية^(٦) .

D'Allemagne Les St. Simonien, p. 414. (١)

Micard : Le Canal de Suez et le Genie Français, p. 85. (٢)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, p. 229 (٣)

Micard : p. 69 (٤)

D'Allemagne, p. 414 (٥)

Ibid, p. 412 (٦)

ومن العوامل التي جعلت (محمد علي) لا يثق كثيراً في السان سيمونيين ولا يطمئن إليهم تلك الحياة المبتذلة التي كان يحياها السان سيمونيون في مجتمعاتهم في مصر سواء في القاهرة أم في منطقة القناطر ، في القاهرة كانوا يجتمعون غالباً عند زميلهم (روجيه Rogé) يعزفون المقطوعات الموسيقية ويرقصون على أنغامها ، ويضجون شطراً كبيراً من الليل في غناء ورفص في صخب وبعجون^(١) . وكذلك كانت حياتهم في منطقة القناطر ، فقد اصطحبوا معهم عدداً من الفتيات والنساء المؤمنات بمبادئ السان سيمونيين ، وكانت من بينهن امرأة فاسدة من مدينة ليون تدعى مدام (أجاريت كوزيدير Agathe Causidère) التي كانت تنفذ من حيلة لأخرى ومن مصاحبة شخص آخر علناً وبدون تحفظ حتى لقد اشتهر كثير من أفراد الحالية الفرنسية المقيمين في مصر من هذا التصرف من جانب السان سيمونيين والإباحية التي اتسمت بها أعمالهم وتصرفاتهم^(٢) . ولم يكن من المعقول أن ينجح مثل هؤلاء القوم في الحصول على ثقة (محمد علي) بدرجة تمكنهم من تنفيذ مشروع القناة .

وهدد نلسال كيف ونق (محمد علي) في بعض السان سيمونيين وعهد إليهم بإدارة بعض المؤسسات مثل (لامبير) الذي ظل في مصر حتى عام ١٨٥٠ (بيرون) وغيرهما ، إذا كانت هذه هي حياة السان سيمونيين ، إلا أنه يبدو أن هذا النهر من السان سيمونيين قد نبذوا فكره الاستمرار في الانضواء تحت لواء هذه الجماعة وأصبحوا مجرد فرنسيين عاديين دخلوا في خدمة الحكومة المصرية وانقطعت صلتهم بالجماعة التي حملتهم إلى مصر ، والدليل على ذلك أنه عند ما عاود السان سيمونيون نشاطهم من أجل مشروع توصيل البحرين في عامي ١٨٤٦ — ١٨٤٧ مثلاً في جمعية دراسات قناة السويس لم يشترك من كان لا يزال في مصر من السان سيمونيين في هذه الأبحاث مما يدل على انقطاع صلتهم بماضيهم مع هذه الجماعة ، ويتجلى شعور (محمد علي) نحو السان سيمونيين في تعبيره عن شماتته

Ibid, p 422

(١)

Cairé . Ecrivains & Voyageurs ... T. I, p 264.

(٢)

فيهم عند ما اعتنق اثنان منهم الإسلام وهما (أوربان) و (ما شيرو) في أثناء رحلتهم إلى مصر (١٨٣٣ - ١٧٣٦) قائلاً «لأنه لمن المضحك أن يأتي السان سيمونيون إلى مصر لتحويل المسابن عن عقيدتهم وهما هما اثنان منهم يتحولان إلى الاسلام»^(١).

ويبدو أن السان سيمونيين قد أحسوا بأن (محمد علي) غير مبال لتنفيذ المشروع على أيديهم، فأساء الأب (انفانتان) وحمل حكومة مصر تبعة تعطيل مشروع توصيل البحرين. ومندئذ تحلى (انفانتان) عن تمجيد (محمد علي) وحكومته في أحاديثه كما كان يفعل عند بدء حضوره إلى مصر، وتعرض (محمد علي) لانتقادات عديدة من جانب (انفانتان)^(٢).

فقد كان (انفانتان) عند ما هبط أرض مصر يمتدح واليها ويثني ثناء مستطاباً على سياسته وحكمته في إدارة شئون البلاد ويقول عنه «لأنه جمع بين التنظيم العسكري والتقدم الصناعي على اعتبار أن السكيا الحربي ضروري لحماية ورسوخ السكيا الصناعي وباعتبار أن التقدم في الميدانين يجب أن يسير جنباً إلى جنب». وكان (انفانتان) يمتدح الخطه التي سار عليها (محمد علي) للسيطرة على حياة البلاد الاقتصادية والعلمية حيث يقول «وبينما يقوم في أوروبا صراع بين أرباب الصناعة وأرباب السياسة نجد في مصر أن السياسة والصناعة في يد واحدة مما يحسب المجتمع المقلبات الثورية، ذلك أن (محمد علي) قد جمع في يده مقاليد التجارة والزراعة والصناعة والعلوم والفنون العسكرية فصار في استطاعته العمل على ترقية عناصر الإنشاح ثم كبح جماح النيارات غير التقدمية في نفس الوقت»^(٣).

إلا أنه مهما يكن من أمر شعور (محمد علي) نحو السان سيمونيين ونصراتهم فإن الاختلاف لم يكن مرده إلى عوامل شخصية وإنما يرجع إلى اختلاف وجهة

Lettre d'Enfantin à Algae St Hilaire en 5 Oct 1835, (١)

Arsenal 7827 . D'Allemagne, p. 422, Canicé T. I, p 266

D'Allemagne, p 428 , Canicé, T. I, p 266 (٢)

Canicé . T. I, p. 261 (٣)

نظر السان سيمونيون عن وجهه نظر (محمد علي) فيما يختص بطريقة تنفيذ مشروع توصيل البحرين . ذلك أن (محمد علي) كان يريد أن يقوم هو بتنفيذ المشروع بإمكانياته ودون الاعتماد على أى شركة أجنبية ودون الاستعانة برءوس أموال من الخارج ، وكل ما كان يطلبه هو الاستعانة ببعض المهندسين الفنيين من الخارج وحتى هؤلاء كان يشترط أن يتلقوا مرتباتهم من الحكومة المصرية باعتبارهم موظفين لديها . أما السان سيمونيون - وخاصة عند ما انشؤوا جمعية دراسات قناة السويس عام ١٨٤٦ / ١٨٤٧ - فكان من رأيهم أنه بعد الانتهاء من البحوث الخاصة بالمشروع يعهدون بتنفيذه إلى هيئة من أصحاب رؤوس أموال من الأجانب من مختلف الدول الأوروبية حيث كانوا يريدون أن يعطوا لمشروع القناة صفة دولية مثلاً كونوا جمعية الدراسات وصبنوها بصيغة دولية ، بينما كان (محمد علي) يريد المشروع مصرياً خالصاً ولا يترك للدول الأوروبية سوى الجانب السياسى للمشروع لتتفق بصدد^(١).

سياسة انجلترا

أما عن انجلترا فإنها كانت تعارض في السر والعلن كل الجهود المبذولة لتوصيل البحرين بقناة مائية ، وقد عرصنا في الفصل السابق للأسباب التي كانت تدفعها لاتخاذ موقف المعارضة من مشروع القناة ، ولقد (عبر مترنيج) عن اعتقاده بأن مشروع القناة لن يكتب له النجاح بسبب معارضة انجلترا له لأسباب تجارية ولدوافع سياسية وعسكرية^(٢).

فقد شهد القرن التاسع عشر ازدياد اهتمام الإنجليز بإحياء طريق السويس البرى باعتباره أقصر الطرق لمواصلاتهم مع الهند بعد أن أصبح طريق الرأس - الذى طلت انجلترا تعتمد عليه فى انصالها بالهند - لا يتناسب مع التقدم الصناعى فى

Rapport du Consul de France en 6 Fev. 1847

(١)

Husny . Le Canal de Suez ... p 197.

(٢) الوثائق المتساوية . Lettre de Metternich à Kubeck en 4 Août 1846.

أوروبا وفي انجلترا على وجه الخصوص ، حيث زادت حاجة انجلترا إلى استيراد القطن من الهند وتصدير المنسوجات القطنية إليها خصوصاً وأنه في ذلك الوقت بدأ نسيير السفن بالبخار ، وكانت السفن البخارية في أول عهدها تلتزم المسافات القصيرة كالبحر الأحمر والبحر المتوسط أكثر من ملأمتها للمسافات الطويلة كطريق الرأس ، وازداد اهتمام انجلترا بطريق مصر البري إثر ما أعلنه الكابتن (تشينزي) في عام ١٨٣٠ من أن هناك صعوبات تعترض استخدام طريق القرات ، وصار طريق مصر يستخدم في نقل البريد والمسافرين ، ونجح في ذلك نجاحاً كبيراً ، وقد قامت منذ عام ١٨٣٧ شركة (هل Hill & Co.) تحت إشراف شركة الهند الشرقية ، وحصلت من (محمد علي) على حق لإنشاء محطات على طول الطريق الصحراوي بين القاهرة والسويس ، وأسست هذه الشركة في عام ١٨٣٨ أول استراحة على هذا الطريق ، وكانت تتماضى ستة جنيهاً عن الرحلة عبر الصحراء بين القاهرة والسويس^(١) . ولم يلبث (محمد علي) أن نهل الإشراف على هذا الطريق منذ عام ١٨٤٦ إلى (ديوان المرور) الذي كان قد أنشأه منذ عام ١٨٤٥^(٢) ونجح (ديوان المرور) في عمله ، وازدهر العمل عبر مصر وصار الرحلة من (سوب هامبتن) إلى (كلكتا) تستغرق ستة أسابيع عن طريق مصر بدلاً من أربعة أشهر حول رأس الرجاء الصالح ، ولذلك ارتفع عدد المسافرين عبر الطريق البري ، وكان نجاح الطريق البري في نهل البريد والمسافرين دافعاً لتفكير الإنجليز جدياً في إنشاء خط حديدي بين القاهرة والسويس .

وهكذا كانت انجلترا وفرنسا منفعتين فيما يختص بضرورة إيجاد اتصال سريع بين أوروبا والشرق ، وكذلك فيما يتصل بالفوائد التي سوف تعود على التجارة من وراء ذلك ، إلا أن الدولتين احتلفنا في الوسيلة التي كانت كل منهما ترى أنها تحقق هذا الهدف ، فانجلترا وهي صاحبة التفوق في المحيطين الأطلسي والهندي ترغب دائماً في أن يكون الاتصال عبر برزخ السويس اتصالاً برياً أي

(١) Cosson Hist of the Egyptian Overland Route, E.S.R. Magazine Vol II, No 2, Feb. 1933, p. 8.

(٢) دكتور محمد فؤاد شكرى : ماء دولة ص ٧٠

Meiruaui L'Egypte Contemporaine, p. 97.

بواسطة خط حديدى حيث كانت تعتقد أن القناة عبر برزخ السويس سوف تجعل ممتلكاتها فى الهند تحت رحمة الدول الأخرى وتهديدها ، كما تعرض تجارتها الشرقية لمنافسة دول البحر المتوسط ، بينما كانت فرنسا ترى أن شق قناة بين البحرين هو الحل الوحيد للمشكلة (١) ، ولذلك أخذت إنجلترا تعارض بشدة مشروع توصيل البحرين بقناة مائية .

وفد اتضحت لنا وجهة نظر إنجلترا لإزاء توصيل البحرين أثناء نشاط بعثات جمعية دراسات قناة السويس فى مصر خلال عام ١٨٤٧ ومحاولة الحكومة الإنجليزية الإيعاز (لمحمد على) بتفضيل مشروع الخط الحديدى على مشروع القناة خشية حصول فرنسا — بعد حفر القناة — على تسهيلات حربية عظيمة بإقترابها من الهند أكثر من إنجلترا (٢) ، وخشية أن يؤدى حفر القناة إلى سوء العلاقات بين الدول الأوروبية بسبب اختلاف وجهات نظرها لإزاء الدولة العثمانية (٣) .

ولم تقنع إنجلترا بمساعيها لدى (محمد على) للحيولة دون تنفيذ مشروع القناة ومحاولة إقناعه بتفضيل مشروع الخط الحديدى بل انها اتجهت أيضاً إلى حكومة الباب العالى ، فى ٣ يوليو ١٨٤٨ أخطر (سير ستراتفورد كاننج دى ردكليف Stratford Canning de Redcliffe) سفير إنجلترا فى آلستانة حكومته بمساعيه لدى (رشيد باشا) الصدر الأعظم لى يبيع (محمد على) أن حكومة الباب العالى تفضل مشروع الخط الحديدى على مشروع القناة (٤) . وقد رد (رشيد باشا) على السفير الإنجليزي بأن (كامل باشا) زوج ابنه (محمد على) وكان قد عاد أحرأ من القاهرة إلى آلستانة — أبلغه باسم (محمد على) أن دولا عديدة تلج عليه لحصر القناة سواء على نفقه أو أن تقوم بحفرها شركة أجنبية تتكون لهذا الغرض ، وأن (محمد على) عارض شدة المقترحات الخاصة بالسرقة الأجنبية

Sammarco, A Precs T IV p 54, (١)

Mazucl L'Oeuvre Geogr. . p. 319

If O From Palmerston to Murray on 27th. May 1847 (٢)

Husny . p 207-208.

Hoskins British Routes ... p. 296. (٣)

Husny ... p 20٢. (٤)

حيث أن في نيته أن يقوم بتنفيذ المشروع عند ما تحين الفرصة . ولكي يطمئن
الصدر الأعظم السفير الإنجليزى أبلغه أن (محمد على) لن يتمكن من حصر
القناة قبل مضي عدة سنوات وأنه لن يقدم على حفرها إلا بعد أن يحصل على
موافقة الحكومة العثمانية ، وأكد (رشيد باسا) للسفير أنه سوف ينتهز كل فرصة
ليمنع (محمد على) بتفضيل مشروع الخط الحديدى على مشروع القناة .

وفد ارتاح (بالمرستون Palmerston) لهذه الأخبار ، وأزداد ارتياحه
عند ما علم من السفير الإنجليزى في ٣١ يوليو ١٨٤٧ أن الصدر الأعظم أبلغه أن
القناة لن تحفر أبداً . وكذلك عند ما علم السفير الإنجليزى في الآستانة أن حكومة
الباب العالي سوف توفد (سوكت بك) السكرتير الخاص للسلطان في مهمة إلى
مصر أسرع (كاننج) يذكر (رشيد باسا) بعهوده بخصوص القناة والخط الحديدى
وطلب منه أن ينتهز الفرصة ويكرر مساعيه لدى (محمد على) لتفضيل الخط الحديدى
على القناة ، فأكد (رشيد باسا) للسفير أن تعليمات في هذا الخصوص قد أعطيت
(لشوكت بك) ، وبعد أن عاد المبعوث أرسل السفير الإنجليزى في ١٧ أكتوبر
١٨٤٧ إلى حكومته — واتشاداً إلى ما ذكره له (رشيد باسا) — أن والى مصر
لا يميل إلى مشروع القناة ولا إلى مشروع الخط الحديدى (١) .

وفد كان هذا الموقف المعارض من جانب إنجلترا لإزاء مشروع توصيل البحرين
بقناة مائية سبباً في تخوف (محمد على) وتردده في تنفيذ المشروع ، فقد كان يخشى أن
تسعى إنجلترا — بعد حصر القناة واتضاح أهميتها وحظورتها بالنسبة لمصالحها السياسية
والن تجارية — إلى بسط سيطرتها على البلاد حتى تكون القناة في قبضتها ، مثلبا كانت
روسيا تسعى للسيطرة على المضائق ، ومثلبا حاولت إنجلترا ذاتها من قبل السيطرة
على الطريق البرى عبر مصر عند ما اقترحت إنشاء محطات عسكرية على طول
الطريق الصحراوى بدعوى حمايه فوافل التجارة عبر الصحراء (٢) .

☆ ☆ ☆

(١) F. O. from Canning to Palmerston on 17th Oct 1847

Husny ... p. 210.

(٢) Labat . L'Egypte Ancienne et Moderne, p. 233-4

مسئولية النمسا عن تعطيل المشروع :

ولم يكن تعطيل مشروعات جمعية دراسات قناة السويس في عهد (محمد علي) يرجع فقط إلى موقف انحلازه وهي الدولة التي كانت تعارض بشدة حفر قناة بين البحرين بل إن النمسا بسياستها في ذلك الوقت تعتبر كذلك مسئولة عن عدم تنفيذ المشروع في عهد (محمد علي) رغم أن النمسا كانت مهتمة بأن يخرج المشروع إلى حيز التنفيذ إلا أن الطريقة التي كانت ترى الحكومة النمساوية أن يتم بها تنفيذ المشروع كانت سبباً في إفراج (محمد علي) وتخوفه من تنفيذه . حقاً لقد كانت النمسا تسعى جاهدة منذ مدة طويلة من أجل تنفيذ مشروع القناة ، وقد أعلن (مترنيش) نفسه أنه يعتقد أن القناة حدث عالمي في المرتبة الأولى واعتبرها إحدى الخطوات الهامة في طريق التقدم والرفق ، وأعلن أنه لن يدرس وسعاً في سبيل إقناع (محمد علي) بحفر القناة ونذليل الصعوبات التي تعترض المشروع^(١)

وعند ما بدا أن (محمد علي) متردد في تأييد مشروع القناة — لتخوفه من المعارضه الإنجليزيه ومفضلاً مشروع القناطر على ما عداها — بذل الفصيل النمساوي في مصر (لاورين Laurin) — بناء على طلب حكومته — عدة محاولات لإقناع (محمد علي) بأن عظمته وفائدته تتمثل في مشروع توصيل البحرين وأنه يستطيع بناء القناطر من إيرادات القناة^(٢) . كما حاول (لاورين) تهدئة مخاوف (محمد علي) من احتلال إنجلترا لمصر نتيجة حفر القناة فأكد له أن القناة بعد حفرها سوف تكون صاناً لبقاء أسرته في حكم مصر لأن الدول الأوروبية جميعاً ستكون صاحبة مصلحة في ألا يقع هذا الطريق التجاري الهام في يد دولة من الدول وأن القناة لن تكون أقل أهمية من المضائق^(٣) .

ومع ذلك فإن الطريقة التي كانت ترى النمسا أنه على أساسها يمكن تنفيذ

(١) الوثائق النمساوية de Metternich à Kubeck, Hofkammer President

de Vienne le 28 Avril 1843

(٢) الوثائق النمساوية

Lettre de Laurin à Metternich le 1er Fev. 1843

(٣) Rapport de Piquelmont Le Canal de Suez Appendix, p. 310-319.

مشروع القناة أخافت (محمد علي) وردته عن تنفيذه ، رقد شرح (فيكلمونت Fiquelmont) في تقريره الذي رفعه إلى (مترنيخ) في ٢ مارس ١٨٤٣ أسس سياسة النمسا لإزاء مشروع القناة ، وتقوم هذه السياسة على اعتبار (محمد علي) شخصية ضعيفة في المحال الدولي وليست الدول ملزمة باحترام كيانه كما هو الحال بالنسبة للدولة العثمانية ، ولذلك كان من رأى ساسة النمسا وعلى رأسهم (مترنيخ) أن ترك مشروع القناة في أيدي « ضعيفة سياسياً » مثل (محمد علي) من شأنه أن يعرض المشروع للخطر ، ولذلك كان (مترنيخ) يطالب بأن يضمن على المشروع صفة (عثمانية) لأنه ما دامت الدول الأوروبية متفقة على احترام كيان الدولة العثمانية وسيادتها فإن هذا من شأنه أن يضمن نجاح المشروع ويهدى المخاوف لإزاء مستقبله^(١) . ولذلك كان من رأى (مترنيخ) أن ينفذ مشروع القناة باسم السلطان العثماني وألا تكون الأرباح كلها من نصيب (محمد علي) وإنما ينال جزءاً منها فقط يتفق عليه مع السلطان ، وذلك لأن النمسا كانت تحس أن يؤدي حفر القناة وازدياد أهمية مصر بالنسبة لامبراطورية إنجلترا في الهند إلى أن تسعى إنجلترا لاحتلال مصر ، كما كان (مترنيخ) يخشى أن يؤدي حفر القناة إلى أن يتسعر (محمد علي) بقوته فيريد من مظاهر استغلاله عن الباب الباب العالي .

وتنفيذاً لسياسة الحكومة النمساوية طلب (مترنيخ) من (لاريس) في ٦ أغسطس ١٨٤٤ أن يعرض على (محمد علي) سراً مقترحاته الخاصة بالضمانات التي كان (محمد علي) يطلبها من أجل موافقته على تنفيذ مشروع القناة ، وتضمنت مقترحات (مترنيخ) وجوب عقد معاهدة دولية تضمن حماية القناة على أن يتولى جزء من الدخول إلى الحكومة العثمانية حتى يصبح لها اهتمام مباشر بالمشروع الذي يجب الاعتراف بسيادته الباب العالي عليه لأن ذلك — كما رأى (مترنيخ) — ضروري لكي يوافق الدول على الضمانات^(٢) .

وكانت النمسا تبرر موقفها هذا بأن مشروع القناة يختلف كل الاختلاف عن

(١) Rapport de Fiquelmont, Husny p. 310-319

(٢) الوثائق النمساوية Lettre de Metternich à Larin en 6 Août 1844

المشروعات الأخرى التي ينفذها (محمد علي) في مصر ، لأن المشروعات الأخرى لا تمس مصالح الدول الأجنبية بينما القناة التي تربط البحار الشرقية بالبحر المتوسط ستكون عمراً للدول البحرية ، ولذلك فإنه يجب الاحتراس وحماية هذا الممر المائي من الاطماع ، ومن ثم يجب اتفاق الدول مع الباب العالي صاحب السيادة على مصر ، وكانت النمسا تعتبر أن الحكومة العثمانية وحدها هي التي تستطيع معالحة مثل هذه الأمور الهامة (١) .

إلا أن القنصل النمساوي (لاورين) عندما تحدث مع (محمد علي) بشأن مقترحات (مترنيخ) هذه استبعد مسألة تدخل الباب العالي ، وقد رحب (محمد علي) بهذه الضمانات التي عرضها (مترنيخ) وأعلن للقنصل النمساوي أنه ليس له سوى رعبتين يريد تحفيهما في حياته وهما القناة وقناطر النيل ، وعبر (محمد علي) لقنصل النمسا خلال هذا الحديث عن كراهيته للتبعية لأي تدخل من جانب الحكومة العثمانية في تنفيذ المشروع ، وعلى هذا اعتبر (لاورين) إن سياسة النمسا وإصرارها على وجوب تدخل الباب العالي كقضية بفشل المشروع (٢) . ولقد قدر (فيكلمونت) نفسه - في تقريره السابق ذكره - أن فكرة اشتراك أحد - يقصد السلطان العثماني - مع (محمد علي) في المجد والأرباح التي ستعود من وراء حفر القناة سوف يؤدي إلى فتور همة (محمد علي) وهو الوحيد الذي يمكن بمعونته أن يصل المشروع إلى نهايته ، بينما لا يملك السلطان العثماني في مصر أية سلطة إدارية ولا الوسائل الضرورية التي يمكن بها تنفيذ الأعمال التي يتطلبها المشروع .

وفد سببت هذه السياسة من جانب النمسا لإنزعاجا (ل محمد علي) لأنه - كما جاء في تقرير القنصل الفرنسي في مصر في ٢٨ مارس ١٨٤٧ - سوف يصبح بسبب سياسة النمسا هذه مجرد وال كبقية الولاة التابعين للدولة العثمانية (٣) .

(١) Husny : Le Canal de Suez ... p. 201

(٢) الوثائق النمساوية Lettre de Laurin à Metternich · ZL 21918 d'Alexandrie en 10 Sept. 1844.

(٣) Husny Le Canal de Suez, p. 201.

ونجد مصداقاً لانتزاع (محمد علي) من سياسة النمسا ما عبر عنه لفنصل فرنسا عند وصول التسعة النمساوية بقوله إن مشروع القناة سوف يؤدي إلى متاعب يخشاها ويحاول دائماً أن يتجنبها ، وأشار (محمد علي) إلى سياسة النمسا لإزاء المشروع ، وأعلن أنه ليس فقط يمتنع عن الموافقة على تنفيذ المشروع بالشكل التي تريده النمسا ، بل إنه يعاومه ويعارضه بكل ما أوتي من قوة ، لأنه لا يريد أن يكون المشروع في أبدى ظهره ، وأعلن الباشا للفنصل الفرنسي أنه إذا خيرته الدول بين أمرين : التنازل عن الحكم أو التخلي عن تمسكه بضرورة قيامه هو بتنفيذ المشروع ثم الإنسحاب عليه فإنه يفضل التنازل عن الحكم^(١) . وأعلن (محمد علي) أنه يترك للدول الانفاق على الناحية السياسية فقط للمشروع ، أما التنفيذ والإشراف على القناة بعد حفرها فإنه لا يقبل مطلقاً أي تدخل من الخارج ، واعتبر الباشا أن النمسا بسياستها هذه إنما تضمر له الشر .

موقف الحكومة العثمانية :

وفد كان مشروع توصيل البحرين محل اعتراض الحكومة العثمانية لأنها - كما يقول (لينان) - كانت تخشى أن يؤدي حفر القناة إلى زيادة ثروة والى مصر وقونه واستقلاله ، ومن ثم كانت الحكومة العثمانية تشترط حصولها على نصيب من أرباح المشروع ، وألا يقوم بتنفيذه أجنب ، كما كانت تشترط إحلال قوات عثمانية لطرفى القناة خشية استقلال مصر إذا ما شفت قناة تفصل بينها وبين بقية أقاليم الدولة العثمانية^(٢) ، ولقد كان من المستحيل أن يوافق (محمد علي) على مطالب الحكومة العثمانية .

موقف محمد علي :

قد يبدو عجيباً أن تكون سياسة (محمد علي) سبباً في تعطيل تنفيذ مشروع توصيل البحرين مع أنه كان يهتم بالمشروعات العظيمة التي تعود على مصر بالنفع

(١) de Consul de France en 16 Avril 1847 . Husny p. 204-205

(٢) Lettre de Linant de Bellefonds à Quinsons en 6 Août

1843 Mazuel ... p 318

وتضفى عليه وعلى حكمه العظمة والمجد . كان (محمد على) فى واقع الأمر لا يعارض فكرة حفر قناة بين البحرين لتسهيل سبل الاتصال بين الشرق والغرب ، فقد كان يؤمن بأهمية مثل هذه القناة وفائدتها بدليل نشاط الأبحاث والدراسات المتصلة بالمسروع فى عهده ، وبخاصة أبحاث (لبنان دى بلفون) وأبحاث جمعية دراسات قناة السويس . وقد أكد القنصل النمساوى (لاورين) أن (محمد على) كان يؤمن بالفوائد السياسية والاقتصادية التى سوف تعود من وراء شق قناة بين البحرين وأنه لذلك عهد إلى مهندس (لبنان) بدراسة المشروع ، كما أعطى للقنصل النمساوى نسخة من مشروع (لبنان) المباشر أرسلها (لاورين) إلى (مترینخ) فى ٢٤ ديسمبر ١٨٤٢ (١) .

وقد كانت هناك عوامل ندعو (محمد على) إلى الاهتمام بتنفيذ المشروع ، ذلك أنه كان يخشى ما يترتب على مرور الأتراك وتجارهم فى قلب البلاد باستخدام الطريق البرى الذى أحدث حركة المرور تزداد فيه على مر الأيام ، فكان (محمد على) يريد أن ينقل المرور بين الشرق والغرب إلى حدود البلاد وأطرافها بدلاً من أن يخترق قلب البلاد (٢) . كما كان (محمد على) يرى فى تنفيذ المشروع وسيلة تساعد على تخفيف روابط التبعية للدولة العثمانية (٣) . إذ كان يرى أن مشروع القناة فى برزخ السويس سوف يضفى على جهوده فى مصر عوامل القوة والاستقرار بربط المصالح المصرية الخالصة بالمصالح الدولية المشتركة بين الدول الأوروبية وعلى الأخص الدول المطلة على البحر المتوسط ، وعلى أساس هذا الاعتقاد كان الباشا مرناً لتقدم البحوت المتصلة بالمسروع بحيث أصبح تنفيذ المشروع لا ينفى فى طريقه عائق يذكر من الناحية الهندسية (٤) .

(١) الوثائق النمساوية : Regis Façh I3, piece-jointe à la lettre de

Laurin à Metternich en 24 Dec 1842

(٢) الوثائق النمساوية : Lettre de Laurin à Metternich en 16 Mai et

6 Août 1844.

Mazuel, p. 318.

(٣)

Husny Le Canal de Suez ... p 198

(٤)

إلا أن (محمد علي) رغم إيمانه بفائدة القناة كان يفضل عليها مشروع القناة لأن هذا المشروع الأخير يعود بالنفع على مصر ذاتها وهو ضروري لرعايتها . ويرجع تردد (محمد علي) في الموافقة على تنفيذ مشروع القناة حتى وفاته عام ١٨٤٩ إلى أن الآراء لم تستقر بشأن أفضل الطرق لتحقيق الاتصال بين البحرين ، ولم يستطع المختصون أن يخرجوا مشروعاً كاملاً لتوصيل البحرين بحيث يكون خالياً من النقائص ، ولم يستقر الفيلون سواء أكان ذلك في مصر أم في أوروبا على مشروع نهائي ، وحتى مشروع (لينان) رغم أنه كان أول مشروع مباشر لسكنه كان يقوم على أساس وجود اختلاف بين مستوى البحرين ، ولم يكن هناك من يعتمد بإمكان تنفيذه في ظل هذا الاعتقاد الخاطئ ، وفي نفس الوقت لم يكن (محمد علي) يميل لتوصيل البحرين بقناة غير مباشرة لأن هذه من شأنها أن تفتح قلب البلاد لسفن الدول الأجنبية مما يثير المخاوف في نفسه^(١) ، وهي نفس المخاوف التي جعلته يخشى ازدياد حركة المرور في الطريق البري ، ومن ثم فإن (محمد علي) — كما يقول الفصل النسائي — كان يفضل أن نكون القناة بين البحرين مستقيمة تخترق أطراف البلاد^(٢) .

ولم يأت جانب ذلك فإن موقفه المتحيز المعارض لمشروع القناة جعل (محمد علي) يتردد في تنفيذه خشية احتلال انحازته لمصر ، ولم تغلح محاولات النمسا لتهديده بمحاو (محمد علي) في هذه الناحية ، وقد كانت هذه المخاوف سبباً في تمسك (محمد علي) بضرورة الحصول سلفاً وقبل حفر القناة على ضمانات كافية تؤكد ملكية القناة له ولخلفائه من بعده ، ونعطي له الحق في فرض رسوم على الملاحة في القناة حتى نفقات الحفر والصيانة^(٣) .

Rittl . Hist. de l'Isthme de Suez, (١)

St. Hilaire, B. Lettres sur l'Egypte, p 8—9.

(٢) الوثائق النمساوية :

Lettre de Lamun à Metternich en 16 Mai 1844.

(٣) الوثائق النمساوية :

Lettre de Lamun à Metternich en 19 Mai 1844.

وقد كانت الضمانات التي طالب بها (محمد علي) موضع تأييد (مترنيخ) الذي اعتبر — كما جاء بتعليقاته إلى القنصل (لاورين) في ٦ أغسطس ١٨٤٤ — أن القناة سوف تصبح بعد إنشائها ضائناً لأسرة محمد علي في الحكم لأن الدول سوف تسعى للحياولة دون وقوع هذا الممر المائي تحت سيطرة دولة ما ، شأنه في ذلك شأن المضائق التي عقدت بخصوصها إتفاقية دولية في عام ١٨٤٤ وهي الاتفاقية التي لم يكن (مترنيخ) يرى بأساً من وضع مثلها لقناة السويس تضمن الدول بمقتضاها حماية القناة من أى اعتداء (١) .

وبذلك رأينا في الفصل الرابع كيف أن مدوب جمعية ليزح طالب — بعد التقاته (بمحمد علي) في عام ١٨٤٥ — بوضع مشروع القناة بين أيدي الملوك والحكومات الأوروبية للاتفاق بصده قبل مطالبة (محمد علي) بتنفيذه حيث أن (محمد علي) أعلن لهذا المندوب أنه « إذا اتفقت الدول الأوروبية بشأن القناة فإنني على استعداد لتنفيذ المشروع حتى ولو تطلب ذلك استخدام جيشي » .

وعندما حضرت الشعبة النمساوية من جمعية دراسات قناة السويس إلى مصر في عام ١٨٤٧ أكد (محمد علي) لسكرتير الشعبة ويدعى (جاسنوجر Jassnuger) ضرورة حصوله على الضمانات قبل إقدامه على تنفيذ المشروع ، وهذه الضمانات تنحصر في قيامه هو بتنفيذ المشروع من أمواله عندما يحين الوقت المناسب ، فهو الذي يدفع مكافآت المهندسين الأجانب الذين سوف يستعين بهم ، وأنه لا يوافق مطلقاً على منح أية شركة امتياز حفر القناة مهما كان المبلغ الذي تعرضه هذه الشركة مقابل منحها الامتياز ، فلديه كل الوسائل التي تمكنه من تنفيذ المشروع دون معونة أجنبية (٢) . هذا إلى جانب ضرورة حصوله سلفاً على ضمان من الدول بأن تظل القناة ملكاً لمصر ، وأن تتمتع بالحياد فلا تحاول

(١) الوثائق النمساوية Lettre de Metternich à Laurin en 6 Août 1844 .

Husny : Le Canal de Suez ... P. 199-200 . (٢)

أية دولة من الدول الحصول على امتياز ما في هذا الممر المائى (١) . وقد كان (محمد على) فى اشتراطه القيام هو بتنفيذ المشروع يختلف عن السان سيمونيين الذين كانوا يعطون المشروع صفة دولية ويريدون اشتراك الدول الأوروبية فى تنفيذه .

إلا أنه كان من الصعب الحصول على إجماع الدول الأوروبية على وجهة نظر (محمد على) واتفاقها بشأن الضمانات التى طلبها طالما أن انجلترا كانت تعارض مشروع القناة من أساسه .

ولمآزاء ذلك ، ونظراً لألحاح كل من فرنسا والنمسا من أجل تنفيذ مشروع القناة ، ولألحاح انجلترا لتنفيذ مشروع الخط الحديدي إلى السويس لجأ (محمد على) — كما جاء فى برقية فنصل فرنسا فى ٦ ديسمبر ١٨٤٧ — إلى معارضة كل من المشروعين بالآخر ، فكان يستند إلى معارضة انجلترا فى عدم تنفيذ مشروع القناة ، ويعتمد على فرنسا والنمسا لعرفلة مشروع الخط الحديدي (٢) .

ولم يلبث (محمد على) أن اضطرته ظروفه الصعبة إلى التنازل عن الحكم فى يناير ١٨٤٨ لابنه إبراهيم الذى توفى فى نوفمبر من نفس السنة وأصبح (عباس) والياً على مصر بعد وفاة جده ، وقد شهد عهد (عباس) تحولاً هاماً لمآزاء مشروعى القناة والخط الحديدي .

* * *

(١) ساماركو : الحقيقة فى مسألة قناة السويس — ترجمة طه فوزى ص ٢٨ ، Mazuel .. P. 322.

(٢) Shukry Kh Ismail and Slavery in the Sudan, P. 15, (٢)

Husny : Le Canal de Suez . P. 211.

(عباس ' وازمة التنظيمات وتنفيذ مشروع الخط الحديدي :

ولقد استمرت مشروعات جمعية دراسات قناة السويس معطلة عندما آل حكم مصر إلى (عباس الأول) في أغسطس عام ١٨٤٩ لاذ أتيحت الفرصة للمشروع الإنجليزي لمد خط حديدي إلى السويس أن يتقدم ويصبح مفضلاً على المشروع الفرنسي لتوصيل البحرين بقناة مائية ، على الرغم من أن (عباس) في بداية حكمه كان يعارض تغلب أي فرد أجنبي في مصر سواء أكان إنجليزي أم فرنسي^(١) . ويتجلى هذا عندما كانت إنجلترا تسعى لإنشاء خط حديدي بين القاهرة والسويس لتسهيل نقل التجارة والبريد مع الهند عبر الطريق البري وحضر إلى مصر في مارس عام ١٨٤٩ - في حياة (محمد علي) - بعض مديري شركة (P. & O.) وقد مهم القنصل الإنجليزي (مري Murray) إلى (عباس) - لمرص (محمد علي) - فاقترحوا عليه إنشاء الخط الحديدي إلا أنه رفض^(٢) .

ومع ذلك فقد أخذ عباس يميل نحو إنجلترا ، وتؤكد الرسائل التي كان يبعث بها فناصل الدول الأوروبية إلى حكوماتهم في ذلك الوقت انهيار النفوذ الفرنسي وازدياد النفوذ الإنجليزي في عهد (عباس) ، فقد كتب قنصل سردينيا يصف كيف انهار ذلك النفوذ الكبير الذي كانت تتمتع به فرنسا وحدها في البلاد عن طريق ممثلها الدبلوماسيين والموظفين الفرنسيين الذين كانوا في خدمة الحكومة المصرية بينما أصبحت المصالح الإنجليزية في مركز أفضل مما كانت عليه من قبل^(٣) . وفرد أكد ذلك فناصل الدول الأخرى كقنصل النمسا^(٤) ، وقنصل فرنسا . ويرجع هذا التحول في سياسة (عباس) إلى الظروف التي أحاطت به والنزاع الذي نشب بينه وبين حكومة الباب العالي بسبب التنظيمات العثمانية .

(١) Shukry : Kh Ismail .. , P. 15.

(٢) الوثائق التساوية Fach, B., No. 308 de Laurin à Schwarzenberg d'Alex. en 17 Mais 1849.

دكتور محمد فؤاد سكرى : مصر والسودان ص ٣٣ .

(٣) Sammaico : Piecis ... T. IV, P 11.

(٤) الوثائق التساوية Lettre de Huber d'Alexandrie en 23 Mai et 24 Sept 1850.

ورث أن الحكومة العثمانية أصدرت هذه التنظيمات في نوفمبر ١٨٣٩ وأبلغتها إلى (محمد علي) في ٦ ديسمبر ١٨٣٩ إلا أنه نوح في التلمص من تطبيقها في مصر، وعندما تولى (عباس) الحكم كانت فرنسا تتمتع بالنفوذ الأعلى في مصر منذ أواخر عهد (محمد علي)، فعمل (عباس) على مكافئة النفوذ الفرنسي خشيية خضوع البلاد للحماية الفرنسية، فاستاءت فرنسا وانصمت إلى أعداء (عباس) من أفراد الأسرة في تشريه سمعته والكيد له لدى الحكومة العثمانية ومحاولة إقصائه عن الولاية. ولما كانت الإدارة العثمانية تحاول انتهاز الفرص لإلغاء الامتيازات التي حصلت عليها مصر بمقتضى فرمانات عام ١٨٤١ فقد انتهزت هذه الفرصة لإعادة مصر ولايه عادية لا يمتاز عن بقية الولايات الخاضعة للدولة العثمانية، فطالب (عباس) منذ مارس عام ١٨٥٠ بتطبيق التنظيمات العثمانية بحذافيرها في ولايته (١).

ولما كان تطبيق هذه التنظيمات دون تعديل ينعارض مع جهر في الحكومة الوراثية كما رسمها فرمان فبراير ١٨٤١ وضمنها الدول الأوروبية، كما لا يتفق مع ظروف مصر وأحوالها، فقد وقف (عباس) موقف المعارضه الشديدة من تطبيق التنظيمات دون تعديل حتى لقد أصبح في نظر البعض - بسبب موقفه هذا - المدافع عن استقلال مصر (٢).

ورأى (عباس) أن يتجه إلى الاستعانة بالدول الأوروبية لتسده أزره وتأيبده في أزمة التنظيمات (٣). ولما كانت فرنسا تحقد على (عباس) جهوده في القضاء على نفوذها في مصر فإنها لم تمه لنجدته في موقفه ولم يستطع (نوبار) بعد مباحثاته مع قنصل فرنسا في الاسكندرية (ليموان Lemoin) أو سفيرها في آستانه (أوبيك Aupick) أن يقنع فرنسا بتأييد (عباس) في صراعه ضد الباب العالي (٤). وإزاء ذلك اضطر (عباس) إلى الاتجاه سطر انجلترا للاستعانة بها

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى: مصر والسودان ص ٢٩ - ٣١.

(٢) Sabiy L'Empire Egyptien sous Ismail, P. 23-24, (٢)
Sammarco precis ... F. IV, P. 15.

Shukiy' Kh. Ismail ... P 17. (٣)

Memorie de Nubai au Duc de Moigny (٤)

Sabiy . L'Empire Egyptien sous Ismail, P. 275,

في نزاعه ضد السلطان (١) .

ولم تكن الحكومة الانجليزية متحمسة - في بادىء الامر - لتأييد (عباس) في موقفه على اعتبار أن التنظيمات العثمانية تنطوي على إصلاحات مفيدة ولا تعارض تطبيقها مع مبدأ الحكم الوراثة ، خصوصاً وأن (عباس) كان يعارض تنفيذ مشروع الخط الحديدي الذي تهم به إنجلترا . ولذلك فقد رأى (عباس) - من أجل الحصول على تأييد إنجلترا له في مسألة التنظيمات - ضرورة دفع الثمن الذي يرضى لإنجلترا وهو الموافقة على مد الخط الحديدي ، فأرسل سكرتيره (نوبار) في عام ١٨٥١ إلى لندن لمفاوضة الحكومة الانجليزية في إمكان الحصول على تأييدها للحيولة دون تطبيق التنظيمات في مصر بل وأكثر من ذلك لتعديل نظام الوراثة فيها (٢) .

ومنذ ١٦ فبراير ١٨٥١ استطاع (عباس) أن يصل إلى اتفاق مع القنصل الانجليزي (مرى) على أساس تدخل إنجلترا لدى الباب العالي للحفاظ على حقوق (عباس) ، على أن يدخل وإلى مصر في مفاوضات مع المهندس الانجليزي (روبرت استيفنس) بخصوص مد الخط الحديدي ، وأن يعمل (عباس) على تشجيع التجارة الانجليزية وتأمين مواصلات إنجلترا مع الهند (٣) .

وقد كانت إنجلترا في بادىء الامر ترى البدء بمد الخط الحديدي بين القاهرة والسويس ، إلا أنها لم تلبث أن وجدت أن مد الخط الحديدي عبر منطقة صحراوية وخارج المناطق المأهولة في مصر يجعل من الواضح أن إنجلترا وحدها هي التي سوف تستفيد من هذا الخط وأن مصر لن تستفيد منه بقدر ما سوف تستفيدة إنجلترا ، ولذلك - ولكي تفضي على المعارضة التي قد توجه لمشروع الخط الحديدي

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى ، مصر والسودان ص ٣٣ ، Cosson : Further Notes on the early Hist. of the Egyptian Railway, E S.

R. Magazine, Vol. II, No 6, June 1933, P.23

Sabry, Op. Cit. P. 25.

(٢)

(٣) دكتور محمد فؤاد شكرى : المرجع السابق ص ٣٥ .

بأنه سيكون عديم الفائدة بالنسبة لمصر - قررت انجلترا البدء بتنفيذ ذلك الجزء الواقع بين الاسكندرية والقاهرة على اعتبار أن مثل هذا الخط سوف يخدم مصالح مصر ذاتها لأنه يخترق الاراضى الزراعية المأهولة فى مصر ، وفى نفس الوقت سوف تستفيد منه انجلترا على أن يمتد الخط بعد ذلك إلى السويس (١) .

ومن أجل تنفيذ مشروع الخط الحديدى جاء إلى مصر منذ أواخر عام ١٨٥٠ (روبرت استيفنسون) المهندس الانجليزى وعضو جمعية دراسات قناة السويس ، وفد تضاربت الأقوال فى تفسير حضور (استيفنسون) إلى مصر فاعتقد القنصل الفرنسى أنه استدعى إلى مصر لابتداء الرأى فى بعض المشروعات (٢) دون أن يحدد القنصل ماهية هذه المشروعات ، بينما اعتقد البعض الآخر أن (استيفنسون) يحكم ارتباطه بجمعية دراسات قناة السويس ومشروعهم لتوصيل البحر المتوسط والاحمر بقناة مائية فإن حضوره إلى مصر مرتبط بهذا المشروع . إلا أن الخطاب الذى وجهه الأب (انفانتان) إلى زميله (دوفور فيرونس) عضو جمعية الدراسات فى ليزج فى ١٢ مايو ١٨٥١ يوضح السبب الحقيقى لرحلة (استيفنسون) إلى مصر إذ يذكر (انفانتان) أن لديه من الأدلة ما يجعله يعتقد أن ما أشتيع عن رحلة (استيفنسون) أمر حقيقى ، أى أنه يعمل على تنفيذ مشروع الخط الحديدى والقضاء على مشروع القناة ، أى أنه يعمل ضد ما اتفقنا عليه عندما أئنه أنا جمعية دراسات قناة السويس التى كان عضواً فيها . وفد طالب (انفانتان) (استيفنسون) بأنه إذا كان يعتقد أن مشروع الخط الحديدى لا يضر ولا يعرول مشروع القناة كما يدعى فعلى (استيفنسون) أن يشرك جمعية دراسات قناة السويس فى الفوائد التى سوف يدرها مشروع الخط الحديدى وذلك لتمويل بحوث الجمعية من أجل شق قناة مائية بين البحرين (٣) .

Merruau : L'Egypte Contemporaine, P 99, (١)

Husny; P. 216.

Husny, P. 215. (٢)

Lettre d'Enfantin à Dufou Feronce en 12 Mai 1351 : (٣)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T, XII, P. 182

ولم يلب (عباس) أن أبرم في ١٨ يوليو ١٥٨١ - وبدون تلقى مرافقة السلطان - عمداً مع (روبرت استيفنسون) لإنشاء خط حديدى بين الاسكندرية والفاخرة على أن تقدم مصر المال والرجال أما المعدات فقد تفرر جلها من إنجلترا .

وفد اعترض الباب العالى بشدة في ٤ سبتمبر عام ١٨٥١ على هذا الاتفاق واتهم (عباس) بمحاولة الاستقلال والانفصال عن الدولة ، واتحدت الحكومتان الإنجليزية والفرنسية موقفين متعارضين في مساعيهما الدبلوماسية في الآستانة ، إذ بينما نرى الحكومة الإنجليزية أنه ليس من الضرورى الحصول على موافقة السلطان لتنفيذ مشروع الخط الحديدى فان فرنسا كانت تشجع السلطان على التمسك بعدم تنفيذ المشروع طالما لم تصدر موافقته عليه ، وهكذا تغبر موهب كل من إنجلترا وفرنسا لإزاء مصر فأنجلترا التى كانت تسير على سياسة مساندة الباب العالى لإحكام روابط تبعية مصر للدولة العثمانية أصبحت الآن تؤيد تنفيذ مشروع الخط الحديدى دون طلب موافقة الحكومة العثمانية ، بينما فرنسا التى أوشكت في عام ١٨٤٠ أن تخاص غمار حرب ضد أوروبا من أجل تدعيم استقلال مصر تطالب الآن (١٨٥١) بإحكام روابط تبعيتها للسلطان العثمانى وتعارض تنفيذ مشروع الخط الحديدى بدعوى عدم الحصول على موافقة السلطان^(١) .

إلا أنه بفضل تدخل الحكومة الإنجليزية ومساعدى سفبرها في الآستانة أصدرت الحكومة العثمانية في أكتوبر عام ١٨٥١ فرماناً يتضمن التصريح بتنفيذ مشروع الخط الحديدى بشرط أن تقوم بذلك الحكومة المصرية ذاتها لا أية شركة ، وألا تفرض ضرائب جديدة أو تعقد قروض أجنبية بسببه ، وألا يسخر

(١) الوثائق النمساوية Affaires Politiques, No. 173 de Count Buol
à Schwarzenberg, de Londres en 2 Oct. 1851.

الاهالى فى إنشاء الخط^(١) ، وصدرت الأوامر للمهندسين الإنجليز تحت إشراف (استيفنسون) ببدء العمل فى الخط الحديدى .

وأعرب (انفانتان) فى أكتوبر عام ١٨٥١ إلى (ستاربوك) العصور الإنجليزى الآخر فى جمعية الدراسات أن (استيفنسون) لاذ يعمل من أجل مشروع الخط الحديدى فانه بذلك لا يحفظ شيئاً ذا أهمية بل يكون قد نسب فى تأخير الحل الطبيعى لمشكلة الإتصال بين البحرين^(٢) . كما عبر (انفانتان) عن مشاركته لزميله المهندس النمساوى (نجريللى) فى ألمه وأسفه لانتهاء (استيفنسون) عن جمعية دراسات قناة السويس^(٣) .

وأعلنت الأوساط الإنجليزىة أن الخط الحديدى هو أنسب الوسائل للنقل عبر مصر لأنه يضمن مصالح جميع الدول ، بينما فى حالة شق قناة بين البحرين فان انجلترا - كما ذكرت هذه المصادر الانجليزية - قد تضطر إلى احتلال مصر طالما أنها ستكون مفتاح أقصر الطرق إلى الهند وطالما يمكن تحصين برزخ السويس بحيث يتحكم فى هذا الطريق كما هو الحال فى جبل طارق، وقد علق (هوبر Huber) قنصل النمسا فى مصر على ما ذكرته المصادر الإنجليزية بأن تصرف إنجلترا هذا يتسم بروح الانانية التى تهدد الحياض المصرى ، وطالب (هوبر) الدول الأخرى بوجود وفوفها فى وجه تزايد النفوذ الإنجليزى فى مصر^(٤) .

وقد تم فى عهد (عباس) مد الخط الحديدى من الاسكندرية إلى كفر الزيات ، ومن الشخصيات الإنجليزية التى أسهمت فى تنفيذ مشروع الخط الحديدى فى عهد (عباس) ضابط سابق بالحيش الإنجليزى يدعى (هنرى ريكادز Henri Rickards) ، وقد أورد لنا (Cosson) معلومات عنه يقول إنه استقاها من الصاع

(١) دكتور محمد فوزاد سكرى : مصر والسودان ص ٣٨ ،

Husny . Le Canal de Suez . P. 218.

(٢) Lettre d'Enfantin à Staibuck en 1er Octobre 1851 .

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin T. XII. P. 189.

(٣) Lettre d'Enfantin à Negrelli en 22 Decembre 1851

Oeuvres T. XII, p. 190-192.

(٤) الوثائق المماثلة ١٧ en Lettre de Huber à Schwarzenberg
Dec. 1851.

(B A Rickards) من ضباط بوليس الاسكندرية وحفيد الكابتن (هنرى ريكاردز) ، ويذكر أن (هنرى ريكاردز) وفد إلى مصر في عهد (محمد على) وعين مفتشاً في مكتب البريد الإنجليزي في الاسكندرية عام ١٨٤٦ - ١٨٤٧ ، واعترف بالإسلام ورحل إلى الأراضى المقدسة وأصبح يطلق عليه اسم (الحاج عبد الله) وبعد أن نزل عباس الحكم فربه إليه وألحقه بإدارة (ديوان المرور) الذى كان يشرف على الطريق البرى بين الإسكندرية والسويس ، وكان (للحاج عبد الله) دور كبير فى المفاوضات التى دارت من أجل إنشاء الخط الحديدى ، حيث كان يمثل (عباس) فى هذه المفاوضات ، كما أوفده (عباس) إلى إنجلترا فى عام ١٨٥٠ للباحث مع المهندسين الإنجليز بخصوص المشروع ، وعند حضور (استفسون) إلى مصر فى أواخر عام ١٨٥٠ كان (عبد الله) حلقة الاتصال بينه وبين الحكومة المصرية ، وقد أنعم عليه (عباس) برتبة الباشوية واشترى باسم (عبد الله باسا الإنجليزى) وعهد إليه بإدارة الخط الحديدى ، وفى متحف السكة الحديد بالقاهرة المذكور أن (عبد الله الإنجليزى) كان أول مدير لها بين ٨ أغسطس عام ١٨٥٣ و ٢٢ سبتمبر عام ١٨٥٤ ، وبعد وفاة (عباس) أعفاه سعيد من منصبه (١) .

وفى مماثل تنفيذ مشروع الخط الحديدى الذى كانت تسعى إليه إنجلترا استجابت الحكومة الإنجليزية لرغبات (عباس) وأصدرت تعليماتها إلى سفيرها فى الاستانة (سير ستراتفورد كاننج) لى بسعى لدى السلطان العثمانى لتحصين رغبات (عباس) ، كما نشطت الدبلوماسية الإنجليزية فى إقناع الدول الأوروبية الأخرى التى كانت تؤيد الباب العالى فى نراعه مع (عباس) مثل روسيا والنمسا بتخفيف موقف المعارضه من (عباس) ، وبفضل معونة إنجلترا انتهت أزمة التنظيمات بالاتفاق بين الدولة العثمانية و(عباس) فى ١٦، ١٧ أبريل عام ١٨٥٢ ، وفى ٢٣ أغسطس عام ١٩٥٢ تلى فرمان السلطان فى القاهرة ، وطل (عباس) محتفظاً بسلطاته الداخلية كاملة ، وهكذا اجتاز (عباس) أزمة التنظيمات سلام ونجح فى صون وضع الباشوية مقابل ازدياد النفوذ الإنجليزى فى مصر . ولقد سعى (عباس) بعد ذلك لتوسيع حقوقه بتغيير نظام الوراثة بجعلها مباشرة (صليبة) لى يحلفه ابنه (ابراهيم الهامى) بدلا من عمه (محمد سعيد) وأبدت الحكومة

Cosson : The Early Hist of the Egyptian Railway, (١)

E. S. R. Magazine. Vol I, No II, P 9.

الإنجليز به استعدادها لمساعدته لولا أنه توفي في ١٣ يوليو عام ١٨٥٤ (١).

استمرار مساعي السكان سيهونيين :

رغم الفشل المؤقت الذى منيت به جهود جمعية دراسات جمعية فناء السويس وتعطيل تنفيذ مشروعهم لتوصيل البحرين لم يتسرب الياس إلى نفوسهم ولم يفقدوا الأمل في أنه قد يأتى الوقت الذى يستطيعون فيه تنفيذ المشروع ، فاستمروا في العمل من أجل المشروع ، واتخذت مساعيهم في هذه الفترة صوراً شتى ، لكنها جميعاً ذات طابع دبلوماسى ، واستمر الأب (انفانتان) يعمل حاهداً مستعنياً بمراسلاته من أجل الإبقاء على الصلات التى تربط بين الأعضاء البارزين في جمعية الدراسات في مختلف الأقطار الأوروبية ، مع استمرار التفكير والبحث عن أفضل السبل التى تضمن تحقيق حلهم السكبير وتنفيذ المشروع .

وانتهز (انفانتان) فرصة اتفاق إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية في ١٩ أبريل ١٨٥٠ بخصوص المواصلات عبر برزخ بناما (٢) ، وأسرع (انفانتان) في ٢٣ أغسطس ١٨٥٠ يدعو زميله الإنجليزي في جمعية الدراسات (ستار بوك)

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى مصر والسودان ص ٣٩ ، ٤٠ .

(٢) كان (بلاك Bidlack) ممثل الولايات المتحدة لدى حكومة غرناطة الجديدة (كولومبيا) قد أبرم معاهدة مع هذه الحكومة في ١٢ ديسمبر عام ١٨٤٦ نصت لمحدى موادها على أن تمنح حكومة غرناطة الجديدة الولايات المتحدة حرية عبور برزخ بناما بجميع وسائل المواصلات الموحدة أو التى تنشأ في المستقبل ، وألا تفرض رسوماً على مواطني الولايات المتحدة أو بضائعهم لالا وتسكون مساوية للرسوم التى تفرضها على مواطني غرناطة ، وفى مقابل ذلك تعهدت الولايات المتحدة بأن تضمن حاد البرزخ .

وعقب هذه المعاهدة أرادت الولايات المتحدة أن تسعى بخصر عبور برزخ بناما مع الدول الأوروبية وبخاصة إنجلترا الى كان مهمها الأمر ، وحرث معاوصات بين الدوليين انتهت بوضع معاهدة وقعها في واشنطن في ١٩ أبريل ١٨٥٠ كل من (كلايتون Clayton) عن الولايات المتحدة و (بلور Bulwer) عن إنجلترا ، وتعرضت المادة الأولى من هذه المعاهدة للمركز الدولى لقناة بناما فقرر الدولان ألا يحصل واحدة منهما على إشراف خاص على البناء الملاحيه المذكوره وألا يقيم مصصيات أو شئله أنه مواقع =

إلى السعى لكي تتفق الدول الأوروبية الثلاث - إنجلترا والنمسا وفرنسا - للوصول إلى اتفاق مماثل بخصوص قناة السويس (١) .

وقد كان (انفانتان) مهتما بالتوصل إلى اتفاق بين الدول الثلاث بشأن توصيل البحرين ، ذلك أنه كان يرى أنه بالرغم من أن (لويس نابليون) يهتم بالمشروع ومن السهل استئثرته لتأييده إلا أن هذه الخطوة ستكون عديمة الجدوى بل قد يكون ضررها أكثر من نفعها ، لأن فرنسا إذا ما قامت بعمل منفرد فإنه يمكن أن يؤخذ على أنه (من قبيل المطامع النابوليونية) ولذلك دعا (انفانتان) إلى وصول الدول إلى اتفاق ، وطلب من (نجريللى) أن يبذل مساعيه لدى الحكومة النمساوية ، كما كلف زميله الانجليزى (ستاربوك) ببذل المسعى لدى الحكومة الانجليزية (٢) . إلا أن الحكومة الإنجليزية كانت في ذلك الوقت أبعد ما تكون عن تأييد مشروع القناة وهى ترى أن مشروع الخط الحديدى فى طريقه لأن يصبح حقيقة واقعة .

ومع ذلك استمر (انفانتان) يدعو الدول الثلاث إلى الاتفاق وتوحيد جهودها متلبا توحيدت جهود جمعية دراسات قناة السويس على اختلاف جنسياتها ، وذلك د لارعام الباب العالى ووالى مصر على تنفيذ المشروع الذى تريده أوروبا بجمعة لا المشروع الذى تريده إنجلترا أو فرنسا وحدها (٣) . كما طلب (انفانتان)

= فى المنطقة ، وألا يحصل بمضى معاهدة سرية مع الحكومة الإسلامية على أنه حموى أو امتيازات تتصل بالملاحه فى القناة ولا تكون ممنوحة للدولة الأخرى . وفى المادة الخامسة من معاهدة (كلايون - بلور) التزم الطرفان بحماية القناة من أى اعتداء وصمان حمادها حتى تظل مفتوحة وحررة على الدوام وكذلك للأمين رأس المال الذى سيستخدم فى حفرها ، وتعهده الدولتان المنعقدتان بأن تدعوا الدول الأخرى للإلزام بالتزامات مماثلة حتى تكون النظام الموضوع للملاحه فى قناة بناما نظاما عاما يلزم به الجميع :

دكتور عبد الله رشوان : المركز الدولى لقناة السويس ونشاطها ص ٣٣٥ - ٣٣٩ .

Lettre d'Enfantin à Starbuck en 23 Août 1850 Oeuvres (١)

de St. Simon et d'Enfantin, T. XII, P. 176.

Oeuvres . T XII, P 178

(٢)

Lettre d'Enfantin à Starbuck en 1er Octobre 1851 (٣)

Oeuvres T XII, P. 189.

من (استار بوك) - في نفس الرسالة أن يحضر إلى باريس لمقابلة زميله الفرنسي (تالابر) والتباحث معاً بشأن مشروع القناة .

وانتهز (انفانتان) فرصة ما أسيح من أن روسيا احتجت لدى السلطان العثماني على تنفيذ مشروع الخط الحديدي فطلب (انفانتان) من زميله الألماني (دوفور فبروس) أن يبذل مساعيه من أجل اشتراك ألمانيا والنمسا في هذا الاحتجاج (١) . وفي عام ١٨٥٣ طالب (انفانتان) بوجوب توسيع نطاق جمعية دراسات قناة السويس بحيث لا تقتصر على الدول الثلاث - إنجلترا وفرنسا والنمسا - بل ننضم إليها دولة رابعة وهي روسيا وذلك من أجل القضاء على معارضة إنجلترا للمشروع . ورغم أن حرب القرم كانت دائرة الرحي في ذلك الوقت وفيها كانت الدول المتحالفة تقف إلى جانب الدولة العثمانية في حربها ضد روسيا مما يجعل الأمل ضعيفاً في الوصول إلى اتفاق بين الدول الغربية وروسيا بخصوص مسألة تتصل بالعلاقات مع الدولة العثمانية إلا أن (انفانتان) كان يؤمل أن نحقق أفكاره في هذا الصدد، فعهد في ٢٧ نوفمبر ١٨٥٣ إلى البارون (دي بروك Baron de Bruck) ممثل النمسا في الستانة والذي كان على صلة وثيقة بجمعية دراسات قناة السويس أن يسعى لإقناع روسيا بالمساهمة والاشتراك في مشروع توصيل البحرين ، وكان (انفانتان) يعتقد أن اشتراك روسيا مع الدول الأوروبية الأخرى سيؤدي إلى صرف أطماعها عن إيران بعد أن تجد لنفسها طريقاً جديداً يوصلها إلى الشرق بعد حفر قناة السويس وتقصير المسافة بين البحر الأسود وبحار الهند (٢) . وألح (انفانتان) على (البارون دي بروك) في ٢٨ نوفمبر ١٨٥٣ و ١٦ فبراير ١٨٥٤ أن يسعى لكي يجعل من مشروع توصيل البحرين أحد الأسس التي تقوم عليها مفاوضات السلام المقبل الذي تسعى الدول الأوروبية إليه وتبذل جهوداً من أجله . إلا أن البارون (دي بروك) - رغم أنه كان لا يزال ممسكاً بفائدة مشروع القناة الذي اهتمت به جمعية الدراسات التي يرتبط بها منذ مدة طويلة

(١) Lettre d'Enfantin à Dufour Peronce à Leipzig en 12 Mai

1851 : Oeuvres T. XII, P. 182.

(٢) Lettre d'Enfantin au Baron de Bruck en 28 Novembre

1853 . Oeuvres T. XII, P. 23.

ارباطا فوياً — إلا أنه أبلغ الأب (انفانتان) في ٥ مارس ١٨٥٤ أنه إزاء الظروف السياسية السائدة في مصر من حيث إرتقاء وإليها (عباس) في أحضان انحلاله وإيامه بتنفيذ مشروع الخط الحديدي بين القاهرة والاسكندرية واحتمال مده إلى السويس ، فإنه (أى دى بروك) يقترح عدم دفع مشروع القناة في ذلك الوقت ، وكان من رأيه الانتظار مع الإبقاء على حيوية جمعية الدراسات واسنمرار نشاطها ، حيث أنه كان يعتقد أن تنفيذ مشروع الخط الحديدي لن يضرب مشروع القناة بل على العكس سوف يبرز فائدة وضرورة حفر قناة في برزخ السويس لأن الخط الحديدي سيكون قاصراً عن إجابة مطالب واحتياجات التجارة العالمية (١) ، حتى لو امتد إلى السويس حيث أنه يخترق منطقة صحراوية قاحلة ، كما أنه لم يكن يخدم التجارة بين أوروبا والهند كثيراً لأن المرور عبر مصر بواسطة الطريق البرى لم يكن سريعاً بما فيه الكفاية ، كما أنه يتطلب تفريغ السفن في السويس وإعادة شحنها في السكة الحديد ثم تفريغها في الاسكندرية وإعادة شحنها في السفن مرة أخرى وهي عملية صعبة وتعرق نقل المتاجر في سهولة ويسر (٢) .

إلا أن انتظار السان سيمونيين لم يطل ، فقد دخل مشروع توصيل البحرين بمناه مائية في مرحلة جديدة كلها تتشاطع وب وفاة (عباس) وطهور (دى لسبس) على مسرح المشروع .

Lettre du Baron de Bruck à Infantin en 5 Mars 1854 (١)

Roux, J. Ch. L'Isthme, T. I, P. 231.

Mazuel, P. 320.

(٢)

الفصل السابع

دى لسبس وعلاقتها بالسان سيمون بيرج

(دى لسبس) بين مادحيه وادحيه :

لقد قدر لمشروع توصيل البحرين بفناة مائية أن يخرج إلى حين التنفيذ على يد (فردينان دى لسبس) ، ومع ذلك فقد اختلفت الآراء في تقدير قيمة (دى لسبس) وقيمة الجهود التي بذلها من أجل تنفيذ مشروع القناة . وينقسم الكتاب الذين بحثوا موضوع قناة السويس فريقين : فريق يثنى ثناء مستطاباً على (فردينان دى لسبس) ويعتبره صاحب الفضل في إخراج مشروع القناة إلى حين الوجود ، وآخر لا يرى (لدى لسبس) أى فضل في تنفيذ مشروع القناة .

ولقد كان (دى لسبس) من رجال السلك الدبلوماسي شأنه في ذلك شأن معظم أفراد أسرته ، ولم يكن في ماضيه أى صلة تربطه بالمشروع من الوجهة الفنية حيث أنه لم يكن من رجال المال أو الأعمال ، ومع ذلك فإن أنصاره يرون أن السنوات التي أمضاها في السلك الدبلوماسي جعلته خبير من يحمل عبء تنفيذ المشروع ، وأن خدمته في هذا الميدان أكسبته من الصفات ما يمكن أن يصمن له النجاح حيث أخفق غيره ، وأن السنوات التي أمضاها في التمثيل الدبلوماسي كان لها فضل لإعدادة لتحمل عبء المشروع الذي كان في أمس الحاجة إلى جهود دبلوماسية أكثر من أى شيء آخر ، حتى لقد ذهب البعض^(١) إلى حد القول بأن تنفيذ مشروع قناة السويس كان نتيجة لأروع عمل دبلوماسي حدث في القرن التاسع عشر .

هذا الفريق من الكتاب وفي مقدمتهم (أوليفيه ريت Ollivier Ritt) الذي كان سكرتيراً (لفوازان بك Voisin) عندما كان هذا الأخير مديراً عاماً لاشغال الحفر يرون أن مشروع القناة كان في حاجة إلى رجل تتصف بشخصيته

بالاستقلال السياسى حتى يبعد كل الشكوك التى قد تثار حول أى تدخل أجنبى ، كما يجب أن يكون على دراية تامة ببلاد الشرق التى سيقوم بتنفيذ المشروع فيها حتى يمكنه أن يتفاهم مع سلطات القاهرة والآستانة ، وعلاوة على هذا يجب أن تتوفر فيه النزاهة والتساع الأفق حتى يكون موضع ثقة الجميع ، وأن يكون ذا شهرة عالمية لأنه سيجأ إلى الدول جميعاً لتنفيذ المشروع . يضاف إلى هذه الصفات كلها قوة الإيـان بالنجاح ، وفد كان من الصعب أن تتجمع هذه الصفات جميعها فى رجل واحد ، « إلا أن انتظار العالم لم يطل فقد وجدت هذه الصفات مجتمعة فى شخص (فردينان دى لسبس) (١) » .

ولذلك فإن هذا الفريق من أنصار (دى لسبس) يرى أنه إذا كانت فكرة مشروع توصيل البحرين قد تحققت فإنما يرجع ذلك إلى ظهور (دى لسبس) « ذلك الرجل الذى أوتى صبراً لا ينفد ، وفؤاداً لا يتطرق اليه اليأس أو القنوط ، ونفساً تمتلئ حماساً رجل يعرف كيف يتعامل مع رجال السياسة الذين يتيرون الصعوبات ويختلفون العفبات » ، ويرى هؤلاء أن فئاة السويس قد أنشئت لأن هذه الصفات جميعها وجدت فى شخص (دى لسبس) « الذى استطاع أن يوفق بين المصالح المتعارضة للدول الأوروبية . . . ولم يكن يستطيع ذلك رجل متعصب يؤمن بأسطورة الجذس ولا عبقرى من عباقرة الحرب ولا وطنى متطرف ضيق التفكير (٢) » .

وهكذا تتلخص آراء أنصار (دى لسبس) فى أنه كان الوحيد الذى يستطيع أن يخرج المشروع من حالة الجمود التى أصيب بها بسبب موقف الدول الأوروبية وتعارض مصالحها ، وأنه بما أوتى من حماس وإيمان استطاع أن يقتنع الجماهير ويهدىء من حدة المعارضة ويؤثر فى رأى العام بل وفى الحكومات ذاتها بوسائل الدعاية المختلفة ، وكان دائماً يوجد فى قلب المعركة ، فهو يوماً فى القاهرة وآخر فى باريس أو فيينا أو لندن أو الآستانة ، ولم يكن يجد صعوبة فى مباحثة الوزراء والأمراء والملوك (٣) .

(١) Ritt, O. : Histoire de L'Isthme de Suez, P. 108-109.

(٢) شو نوبل : فئاة السويس ، ترجمة أحمد حاكى ص ٢٩ .

(٣) Siegfried · Suez, Panama et les Routes M. Mondiales, P. 49.

ويعتبر من أنصار (دى لسبس) كذلك الكاتب (روبرت كورو)
(R. Coureau) الذى بعزو إلى (دى لسبس) الفضل فى أنه اختار نهائيا
مشروع القناة الملاحية المستقيمة أى المشروع الوحيد الذى كان يلائم احتياجات
الملاحة الحديثة ، كما يعتبره صاحب الفضل فى الوصول بالمشروع إلى نهايته ، وذلك
بعد ما أخفق الدين سبقوه فى تحقيق هذه الغاية ولم يوفهوا إلا فى مجرد وضع
مشروعات فقط (١) .

ولقد اعتبر (برنو Berteaut) أن (دى لسبس) هو الرجل الذى اختارته
« العناية الإلهية » لتنفيذ مشروع القناة « الذى كان فوق طاقة البشر » وذلك بفضل
صداقاته الوطيدة وما كان يمتلكه من وسائل الإقناع « فقد كان يعرف متى بطرق
الآبواب لى تفتخ له (٢) » .

أما (سيغفريد Siegfried) فقد اعتبر دى لسبس رجلا من طراز (ماجلان)
و (فاسكو داجاما) لأنه هو الذى أوجد القناة فأوجد بذلك طريقاً عالمياً جديداً (٣) .

أما فادحوه فكانوا يرون فى (دى لسبس) شخصا دخيلا على المشروع
ولا علاقه له به ، ولا فضل له فى تخفيفه سوى حصوله على امتياز حفر القناة ،
وهو أجل ذلك يرون أن تاريخ مشروع القناة لا يبرر تلك الصفات الحميدة المبالغ
فيها التى أضافها على (دى لسبس) أنصاره ومريدوه ، وفى رأى هؤلاء أن عمره
إعجاب (دى لسبس) وتقدير جهوده لا يجب أن تنسى أحدا ذلك الجانب
العملى ، وتلك الجهود الفنية والهندسية التى بذلها كثيرون غيره بمن اهتموا بموضوع
قناة السويس مثل (لينان دى بلفون) والسان سيمونيين خصوصا (٤) .
ويرى هؤلاء كذلك أن مشروع توصيل البحرين كان من الممكن أن يعهد

Coureau R. de Lesseps ... P 43. (١)

Berteaut F. de Lesseps et Son oeuvre, P. 145. (٢)

Siegfried, P 49. (٣)

Article paru dans (L'Épargne) en 31 Mai 1872, p. 1 (٤)

Ecrivain inconnu cité dans :

Linant Memoires sur les Principaux Travaux, P 258-9.

بتنفيذه إلى (لينان) ، وفي هذه الحالة كان المشروع سيبدو للعالم مشروعا طبيعيا بسيطا لا يتبر الخواوف لأى دولة ، كما أن (لينان) بتنفيذه المشروع سينال شهرة يستحقها جزاء ما قدمت يداه من أحل المشروع ، بحيث تتضاءل بجانبها شهرة (دى لسبس) .

ولإذا كان البعض يرى أن (دى لسبس) فضلا في اختيار المشروع المباشر فقد سبقه إلى هذا الفضل (لينان دى بلفون) منذ عام ١٨٤٠ ، ثم (نجريللى) منذ عام ١٨٤٧

إلا أننا لا نستطيع أن نحمل الفضل كله في تنفيذ المشروع من نصيب (دى لسبس) وحده ، كما لا نستطيع أن نحرمه ثمرة جهوده من أجل المشروع ، ولذلك فإننا نشارك الكاتب الفرنسى (ميكارد Micard) فيما ذهب إليه من أننا يجب ألا نبالغ في إضفاء المجد على ذلك الشخص الذى قاد المشروع إلى نهايته ، بل يجب ألا نلغى جهود السابقين وعلى الأخص (السان سيمونيين) فإنه بالإضافة إلى تلك الصفات التى اكتسبها (دى لسبس) من اشتغاله في الميدان الدبلوماسى ، وإلى أهله لخوض المعارك الدبلوماسية من أجل تنفيذ المشروع ، وعلاوة على ما اتصف به من نشاط وصبر كل هذه العوامل مجتمعة هى التى قادت مشروع القناة وهو مشروع أقدم من (دى لسبس) - إلى نهايته الناجحة ، وأنه إذا كان (دى لسبس) قد استطاع أن ينجح في كفاحه من أجل تنفيذ المشروع فإنه في الحقيقة كان محاطا بالمعلومات الفنية التى أثبتت أهمية المشروع وشدت أزره في الحركة التى استخدم فيها كل مراهبه (١) .

* * *

دى لسبس قبل ان يظهر على مسرح مشروع القناة :

ولد (فردينان دى لسبس) في ١٩ من نوفمبر سنة ١٨٠٥ في أسرة تهرست في الأعمال الدبلوماسية ، فقد كان جده (مارتن) قنصلا لفرنسا لدى بلاط (كاترين) قيصرية روسيا ، كما كان (ماثيو دى لسبس Mathieu de Lesseps) أبو (فردينان)

(١) Micard : Le Canal de Suez et le Genie Fi. P. 93-100

سكرتيراً للمندوبية الفرنسية في مراكش منذ عام ١٧٩٢ ، وفي عام ١٨٠٠ عينه القنصل الأول مساعد قومسيير العلاقات التجارية في قادس . وفي أثناء رحلة قام بها إلى ملاحا تعرف (ماتيو) بالآنسة (كاترين دى جريفنييه Cathrine de Grivegnée) فأعجب بها وتزوجها في ٢١ مايو ١٨٠١ ، وبينما تزوجت أحبتها الكبرى وتدعى (فرانسواز دى جريفنييه) من البارون (دى كيركباتريك Kirkpatrick) وأنجبت منه السكرتيسة (دى منتيجو) أم الامبراطورة (يوجيني) (١) .

وظال (ماتيو) في قادس حتى أمر القنصل الأول في ٧ مارس عام ١٨٠٣ بتعيينه نائب قومسيير للعلاقات التجارية الفرنسية بدمياط على أن يشغل مؤقتاً منصب القومسيير العام للعلاقات التجارية بالقاهرة .

فقد صار (بونابرت) يعتقد بعد صلح (اميان - مارس ١٨٠٢) أن في استطاعته الاعتماد على المماليك في تأييد النفوذ الفرنسي وخدمة مصالح فرنسا التجارية في مصر ، إلا أن جهوده في هذا السبيل كانت سلبية لم تعد بذل الوعود للمماليك حيث خشى (بونابرت) إغضاب الدولة العثمانية فتنضم إلى أعدائه ، ولذلك انحصر اهتمام (بونابرت) في الإبقاء على الصلات التجارية والسياسية بين فرنسا ومصر واستمالة المماليك دون اغضاب الحكومة العثمانية ، هذا إلى جانب التعجيل بحل القوات الإنجليزية عن مصر (٢) .

وقد أشاع بعض الكتاب (٣) أن (ماتيو دى لسبس) عندما حضر إلى مصر في الفترة التي أعقبت خروج الحملة الفرنسية — وهي فترة الفوضى السياسية التي شملت البلاد — أعجب بشخصية (محمد علي) وعمل على تشجيعه ومساعدته للوصول إلى الحكم . إلا أن التعليمات الصادرة إلى (ماتيو دى لسبس) في ٢٢ مارس سنة ١٨٠٣ تدل على أن اهتمام القنصل الأول كان موجهاً أولاً وقبل كل شيء إلى استعادته العلاقات التجارية مع مصر ، ولذلك طلب إليه عدم التدخل في الخلافات القائمة بين الباب العالي والمماليك .

Bridier · Une Famille française — Les de Lesseps, (١)
P. 154 155

(٢) دكتور محمد فوزد شكري : مصر في مطلع القرن التاسع عشر ج ١ ص ٤٨ - ٥٠

Op. Cit., P. 156. (٣)

ولقد فشل (ماتيو دي لسبس) في كسب ثقة المالك ، ولم يكن له يد في تلك الأحداث التي وقعت في مصر ، ولم يبذل أية معونة (لمحمد علي) للوصول إلى منصب الباشوية ، بل كان (ماتيو) يعتبر (محمد علي) رجلا لاعبقرية له ولا كفاءة ولم يثق به المندوب الفرنسي (دروفيتي Drovetti) إلى ضرورة تأييد (محمد علي) لتعطيل نشاط الإنجليز إلا بعد أن تولى (محمد علي) الحكم في عام ١٨٠٥^(١).

وفي عام ١٨٠٥ عين (ماتيو دي لسبس) فنيلا عاما في (ليفورن) في توسكانيا إحدى الإمارات الإيطالية ، وبقي بها حتى أواخر عام ١٨٠٩ حين عين فومسيرا في جزر أيونيان حيث اشترك مع حاكمها العام في إدارة شئونها وتعاونها في مقاومة الضغط الإنجليزي على جزيرة كورفو إلى وقت سقوط الإمبراطور .

وبقي (ماتيو) بدون عمل حتى هرب (نابليون) من إلبا وأخذ يستعين بكثير من الأعوان المخلصين له ، ومن هؤلاء (ماتيو دي لسبس) الذي عينه الإمبراطور مديرا لإقليم (كانتال Cantal)^(٢) في ٦ أبريل عام ١٨١٥ ، ونشط (ماتيو) في جمع المتطوعين من الإقليم لموازرة الإمبراطور .

وبعد (واترلو) أعفت الحكومة الفرنسية (ماتيو دي لسبس) من عمله ولم يعد إلى الخدمة إلا في عام ١٨١٨ حين عين فنيلا عاما في فيلادلفيا ، فعمل على توثيق العلاقات التجارية بين فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية ، وكان من نتائج جهوده أن أبرمت في عام ١٨٢٢ أول معاهدة تجارية بين البلدين^(٣) .

وكان (ماتيو) قد نفل في عام ١٨٢١ قنصلا عاما في حلب ، وبعد أن أمضى بها ست سنوات نفل قنصلا عاما في تونس ، وبعد أن أخضعت القوات الفرنسية الجزائر في عام ١٨٣٠ دخل (ماتيو دي لسبس) في مفاوضات مع باي تونس واستطاع أن يبرم معه اتفاقا سريا يقضى بأن يتولى شقيق الباي الحكم في الجزائر

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر في مطلع القرن التاسع عشر - ص ١٧٦ .

(٢) بين أعالي نهر اللوار ومهر الدوردوني في جنوب فرنسا .

Bridier : Une Famille fr. P. 192

(٣)

لحساب فرنسا وذلك لتهدة الجزائريين ، إلا أن وزارة الخارجية الفرنسية لم توافق على هذا الاتفاق^(١).

وأخذ المرض يدب في أوصل (ماتيو دي لسبس) خلال ١٨٣٢ حتى ساءت حالته ، فطلب من وزارة الخارجية الفرنسية التصريح له بإجازة للعودة إلى فرنسا ، وقبل أن يصل إليه الرد وافته منيته في ٢٨ ديسمبر ١٨٣٢ .

ومنذ عام ١٨٢٥ انخرط (فردينان دي لسبس) في السالك الذي جمع معظم أفراد أسرته ، فعين في تلك السنة فنيصلا تحت التمرين (eleve-Consul) في لشبونة ، وهناك تعرف على كثير من شخصيات المجتمع بفضل ابنة خالته الكونتيسة (دي منتيجو) ، وفي العام التالي لوصوله إلى لشبونة ١٨٢٦ وضعت الكونتيسة ابنتها (يوجيني) التي صارت امبراطورة لفرنسا ، والتي قدر لها أن تكون (لفردينان) معيناً وسنداً وغنصراً هاما لنجاحه في المعارك التي حاضها من أجل مشروع القناة^(٢).

وفي عام ١٨٢٨ نقل (فردينان) إلى تونس للعمل مع أبيه ، وبعد أربع سنوات غادر تونس في أوائل ١٨٣٢ ليشغل وظيفة نائب قنصل فرنسا في الاسكندرية فلم يقدر له أن يرى أباه بعد ذلك .

وفي الاسكندرية استطاع (فردينان) أن يكسب الكثير من الأصدقاء فقد كان محدثاً لبقاً ، وراقصاً بارعاً ، وفارساً ماهراً ، فكان الجميع يحرسون على حضوره دائماً منتدياتهم . وقد تجلى نشاط (دي لسبس) عندما انتشر وباء الطاعون في نوفمبر عام ١٨٣٤ وراح ضحيته كثير من الأهالي ، فقد كون (دي لسبس) لجنة صحية بالمدينة تحت إشرافه ، وبذل جهده للعناية بالمرضى ومساعدتهم والاستفسار عنهم ، وأصبحت دار الفنصالية في الاسكندرية بمثابة مستشفى يستقبل المرضى ويعتق بهم^(٣).

Ibid, P. 202.

(١)

Beatty De Lesseps of Suez, P. 30.

(٢)

Coureau F. de Lesseps. P. 27.

(٣)

وقد نال (فردينان) بهذه الأعمال مكانة كبيرة في نفوس الناس ، وقد رته الحكومة الفرنسية فأنعمت عليه في عام ١٨٣٦ بوسام جوقة الشرف .

وفد شهدت الفترة التي أمضاها (دى لسبس) في مصر توطد الصداقة بينه وبين الأمير (محمد سعيد) تلك الصداقة التي كان لها أثرها في نجاح (دى لسبس) فيما بعد في تنفيذ مشروع توصيل البحرين ؛ فقد كان الأمير (سعيد) معروفا ببدانته ، وكان (محمد علي) يستاء لذلك إذ كان يخشى أن تؤثر البدانة على ذكاء ابنه ففرض عليه نظاما قاسياً من التمرينات الرياضية ، كما منع عنه كثيراً من أصناف الطعام ، وكثيراً ما كان يؤنبه على إفراطه في السمعة ، وكان (فردينان) حاضراً ذات مرة فطلب من (محمد علي) أن يعهد إليه بالإشراف على الأمير (سعيد) ؛ وأخذ (فردينان) يصحب معه (سعيداً) إلى القنصلية كي يتناول هناك من الاطعمة ما كان يحرمه عليه أبوه ، كما كان (فردينان) يأخذه إلى الصحراء لركوب الخيل فارس الإثنان كثيراً من أنواع الرياضة معاً وتوثقت الصداقة بين (دى لسبس) و (سعيد) وزادت الألفة بينهما واستطاع (دى لسبس) أن يكسب ثقة الأمير (١) حتى لقد غالى كثير من الكتاب فنسبوا نجاح (فردينان دى لسبس) في الحصول على امتياز قناة السويس إلى « أطباء المكرونة » التي كان يقدمها للأمير (سعيد) (٢) ؛ إلا أن هذا القول بجانب الحقيقة كما سيأتى في حينه .

وطل (فردينان دى لسبس) في منصبه بالاسكندرية حتى عام ١٨٣٨ حين نقل منها إلى لاهاي ؛ وفي عام ١٨٣٩ عين قنصلاً في روتردام ثم نقل في عام ١٨٤٠ إلى ملاجا بأسبانيا حيث كان يعمل أبوه من قبل ، وفي يونيو ١٨٤٢ نقل إلى برشلونة حيث استطاع في أثناء الاضطرابات والفتن الداخلية التي حدثت وقتئذ أن يحمي مواطنيه وكثيرين من الأسبان مما جعله موضع تقدير حكومته وأهالي برشلونة والملكة الالدة بأسبانيا (كاترين Catherine) التي عبرت (لدى لسبس) — بعد عودتها إلى أسبانيا من ملجئها بفرنسا — عن تقديرها لأعماله .

Bridier . Une Famille Française, P. 316.

(١)

Siegfried, A. : Suez, Panama P. 39-40.

(٢)

وفي عام ١٨٤٨ نقل (فردينان) إلى مدريد حيث ازدادت علاقته هو وزوجته وثوقا (باوجيني) ابنة السكوتيسية (دى منتيجو) .

وفي عام ١٨٤٩ استدعى إلى باريس وتقرر تعيينه في برن ، ولكن الظروف التي كانت قائمة وفنداك في إيطاليا جعلت حكومته تقرر إيفاده إلى روما .

فقد ترتب على ثورات ١٨٤٨ في فرنسا والنمسا أن أعلنت الجمهورية في روما وهرب البابا (بيوس التاسع) ولجأ إلى (جايئا Gacia) تحت حماية ملك نابولي وبعد أن هزم جيش بيدمونت في موقعة نوفارا ١٨٤٩ أصبحت روما تهددها الجيوش النمساوية المنتصرة في الشمال وحيوش ملك نابولي في الجنوب ؛ ولذلك قررت الحكومة الفرنسية في أبريل ١٨٤٩ إرسال حملة بقيادة الجنرال (أودينو Oudinot) إلى روما ؛ وقد أذاع قائد الحملة بيانا على أهالي روما أوضح فيه أن أن حكومته سوف تحترم رغبة أغلبية الرومانيين ، وأنها لم ترسل هذه القوات إلا بدافع الصداقة ، ومن أجل حماية روما من أى تدخل أجنبي وليس في نيته أن تفرض على الأهالي حكومة لايرتضونها .

لما أن (مازيني) كان في شك من صدق هذه النوايا ، ولذلك عزم الرومانيون على الحيلولة دون دخول القوات الفرنسية إلى روما ، فبدأ (أودينو) في مهاجمتها في ٣٠ أبريل ، لكن قواته ردت على أعقابها بفضل المقاومة العنيفة التي أبدتها الرومانيون، وإزاء المعارضة التي أثارها في فرنسا هجوم (أودينو) وبخاصة بين الجمهوريين قررت الحكومة الفرنسية إيفاد (فردينان دى لسبس) إلى روما كبعوث سياسي إلى حانب القائد العام للقوات الفرنسية ، وعهدت إليه — في تعليماتها — بأن يكسر جهوده للمفاوضة من أجل إقامة علاقات مع « سلطات روما وأهاليها » والحصول على موافقتهم على دخول القوات الفرنسية إلى روما دون مقاومة ، حتى يكون لفرنسا النفوذ الأعلى عند تسوية المسألة الرومانية وللحيلولة دون أى تدخل من جانب أية دولة أخرى^(١) . وفي خلال ثلاثة أسابيع استطاع

(دى لسبس) فى ٣١ مايو ١٨٤٩ أن يصل مع ممثلى جمهورية روما إلى اتفاق ينص على أن :

١ - يعترف شعب روما بأن القوات الفرنسية فوات صديقة أتت للمشاركة فى الدفاع عن أراضيهم .

٢ - يتخذ الجيش الفرنسى مراحعه بالاتفاق مع الحكومة الرومانية .

٣ - تحمى جيوش الجمهورية الفرنسية الأراضى التى توجد فيها ضد أى غزو أجنبى .

إلا أنه يبدو أن الحكومة الفرنسية لم تكن مخلصه عندما أوفدت (دى لسبس) إلى روما ، وإنما كانت تهدف من هذه المفاوضات إلى كسب الوقت حتى تصل الإمدادات إلى قائد قواتها ، وحتى تأتى الانتخابات الجديدة فى فرنسا بأغلبية كاثوليكية فى مجلس النواب^(١) . ولذلك فانه على الرغم من أن الاتفاق الذى توصل إليه (دى لسبس) كان يتفق وتعليمات حكومته ، فقد اتهمته هذه بأنه لم ينفذ تعليماتها التى كانت تهدف للقضاء على النظام القائم فى روما ، ولم يفتن (دى لسبس) إلى نية حكومته عندما تجنبت ذكر جمهورية روما فى تعليماتها إليه وافتصرت على ذكر سلطات وأهالى روما ، حيث أن الحكومة الفرنسية لم تكن تريد أن تعترف رسمياً بجمهورية روما لأن (لويس نابوليون) كان فى حاجة إلى تأييد الكاثوليك فى فرنسا ، وهؤلاء كانوا يؤيدون - مع الملكيين - تدخل فرنسا للقضاء على الجمهورية الناشئة وإعادة سلطة البابا .

ولذلك استدعت الحكومة الفرنسية (فردينان دى لسبس) وعهدت إلى قائد الحملة بإعادة سلطة البابا إلى روما^(٢) .

وعلى أثر إعفاء (دى لسبس) من عمله الدبلوماسى اعتزل فى ضيعة كانت تملكها حماته (مدام دى لامال Mme delamalle) فى مقاطعة (برى Berry)

(١) بولس كنج : ماربى - ترجمه عبد الوهاب الحناوى ص ١٦٠ .

(٢) نفس المصدر ص ١٦١ .

في فرنسا الوسطى ، حيث عهدت إليه حماته بأمر الإشراف على الصيعة فاختر فيها منزلاً دائماً لإقامته .

و في خلال ذلك توثقت صله (فردينان) (بأوجيني دى منتيجو) التي تزوجت من الامبراطور نابوليون الثالث في آحر يناير عام ١٨٥٣ ، فكتبت إلى (فردينان) في ٢٢ يناير ١٨٥٣ تطلب منه أن يرفع إليها دائماً ملاحظاته عن اتجاهات الرأي العام للاستفيد منها كإمبراطورة لفرنسا حيث أنها قد أخذت على عاتقها - كما تقول في رسالتها - أن تعمل على توثيق صلات الإمبراطور بالشعب الفرنسي . كما بعثت إلى (دى لسبس) في ١٥ يوليو عام ١٨٥٣ برسالة عقب وفاة زوجته ، عبرت فيها عن الحزن العميق الذي ألم بها لهذا الحادث ، وعبرت عن مشاركتها له في أحزانه^(١) . ويدل هذا كله على أن علاقات الصداقة استمرت قائمة بين (فردينان دى لسبس) و (أوجيني) .

وفي غمرة أحزانه حاول (فردينان) أن يشغل فراغه فعاود التفكير في مشروع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر ، وبما شجعه على التفكير جدياً في المشروع تولية صديقه (محمد سعيد) حكم مصر في عام ١٨٥٤

تباور فكرة القناة في ذهن (دى لسبس) :

عندما ظهر (دى لسبس) على مسرح مشروع القناة بين البحرين في عام ١٨٥٤ لم تكن فكرة القناة جديدة عليه ، بل سبق أن لفتت نظره قبل ذلك بنحو عشرين عاماً . ففي أوائل عام ١٨٣٢ عندما عين (دى لسبس) نائباً للقنصل الفرنسي في الإسكندرية حضر من تونس إلى مصر على سفينة كانت قادمة من مرسيليا ، وفي طريقها من تونس إلى الإسكندرية توفي أحد ركابها ، وبظراً لأن وباء الكوليرا كان منتشراً في فرنسا في ذلك الحين فقد وضع ركاب الباخرة في الحجر الصحي بمجرد وصولها إلى الإسكندرية ، وعلى ذلك فقد بقي (دى لسبس)

في الحجر الصحي ما يقرب من شهر من الزمان . وقد حاول (ميمو Mimaut)
قنصل فرنسا العام في مصر وقتئذ أن يخفف من الضجر الذي قد يشعر به
(دى لسبس) أثناء فترة حجزه في الحجر الصحي فأرسل إليه مجموعة من الكتب
من مكتبة القنصلية ليشتغل بها وفتنه ، وكان من صن هذه الكتب ذلك التقرير
الذي وضعه المهندس الفرنسي (لوبير) أيام الحملة الفرنسية على مصر والخاص
بمشروع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر . وقد كان هذا التقرير سبباً في إثارة
انتباه (دى لسبس) إلى المشروع ، إذ ألقى في ذهنه تلك النواة التي ظلت تنمو
مع الزمن حتى نضجت بعد عشرين عاماً ، ولذلك كان (دى لسبس) يميل دائماً
إلى الإشارة إلى هذا الحادث ، والإشادة بفضل (ميمو) ويعتبره من أعظم
الشخصيات التي صادفها ، والتي كان لها أكبر الأثر في توجيه اهتمامه نحو مشروع
القناة (١) .

ومند قرأ (دى لسبس) مذكرة (لوبير) عن مشروع القناة لم ينقطع
تفكيره في المشروع خصوصاً وأنه عندما حضر إلى مصر كان المهندس (لينان
دى بلفون) مهتماً بمشروع توصيل البحرين ، وقام - كما سبق القول - بكثير من
الدراسات الخاصة بالمشروع ، ووضع عدة مشروعات لتحقيق هذه الفكرة سواء
أكان ذلك بطريق غير مباشر أم بطريق مباشر ، وقد اطلع (لينان) (فردينان
دى لسبس) على هذه المشروعات (٢) .

وبعد قليل ، بينما كان (دى لسبس) يعمل نائباً للقنصل الفرنسي جاء
السان سيمونيون بزعامة الأب (انفانتان) إلى مصر في عام ١٨٣٣ وكانت لديهم
أفكارهم وخططهم - كما رأينا - لتوصيل البحرين ، وقد اتصلوا (بدى لسبس)
بصفته نائب القنصل الفرنسي ، وقد بدل (دى لسبس) من ناحيته مجهوداً طيباً
من أجل إقناع محمد علي بالموافقة على إقامتهم في مصر ، وكان من الطبيعي أن

Bridier, P 247-249.

(١)

Lettre de De Lesseps à Ailés Dufou en 19 Jan. 1855

(٢)

Linant: Memoues P. 234, Voisin, T. I, P. 6.

يطالع السان سيمونيون (دى لسبس) - مثلما أطلعوا القنصل الفرنسي (ميمو) - على أبحاثهم التي قاموا بها خلال فترة إقامتهم في مصر بين ١٨٣٣ - ١٨٣٦ بخصوص مشروع توصيل البحرين وبذلك ازداد معلومات (دى لسبس) عن المشروع (١).

وفي الفترة التي كان (دى لسبس) يعمل فيها في مصر أيضاً كانت فكرة إحياء الطريق البري تشغل الأذهان وكان (توماس واجهورن) يدعو بحماس إلى استخدام طريق السويس في المواصلات بين إنجلترا والهند . ولقد كانت إنجلترا منذ سنة ١٨٣٠ تقريباً تبحث باهتمام استخدام أقصر طريق للمواصلات بينها وبين الهند وكانت لأسباب سياسية وطبيعية تسعى للمقارنة بين الطريق عبر سوريا وبلاد ما بين النهرين إلى الخليج الفارسي ، وبين الطريق البري عبر مصر وذلك لتفضيل أحدهما على الآخر ، وأوفدت لهذه الغاية الكابتن (تشيزني) إلى مصر لدراسة الطريق البري تمهيداً لاتخاذ قرار نهائي في الموضوع فوصل (تشيزني) إلى الإسكندرية في مايو ١٨٣٠ وكانت مهمته بحث بميزات كل من الطريقين عبر مصر وسوريا بالنسبة للاتصال بين إنجلترا والهند .

ولقد فكر (تشيزني) في إمكانية تحويل طريق مصر البري إلى طريق مائي بواسطة شق قناة في برزخ السويس ، ومن أجل ذلك قام بدراسة البرزخ وخرج من دراسته بنتيجة تخالف ما ذهب إليه مهندسو الحملة الفرنسية ، إذ أعلن أنه لا يوجد فرق يذكّر بين مستوى البحرين ، إلا أن السلطات الانجليزية لم تقنع بما جاء في تقريره لأن النتائج التي وصل إليها مهندسو الحملة الفرنسية عن مستوى البحرين كانت لا تزال مسيطرة على العقول (٢) . كما كانت إنجلترا في ذلك الوقت لا تريد إلا طريقاً لنقل البريد والانباء لا طريقاً لنقل المتاجر ولم يلبث (تشيزني) أن عادر الإسكندرية في أواخر عام ١٨٣٠ إلى سوريا لتمام المهمة التي كلف بها ، ودراسة طريق الفرات إلى الخليج الفارسي .

ورغم أنه لم يكن لرأي (تشيزني) بخصوص تساوي مستوى البحرين أي

Siegfried, P. 40, Couneau, P. 39.

(١)

Hoskins . British Trade Routes to India, p. 149.

(٢)

أثر بالنسبة لمشروع القناة ، إلا أن دعوته لتقصير المسافة بين الشرق والغرب عن طريق شق قناة في برزخ السويس كان لها أثرها في تفكير (دى لسبس) فيما بعد ، خصوصاً وقد ظل الاهتمام فائماً بطريق مصر البرى ، واستطاع (واجهورن) كما رأينا — أن ينتقل من لندن إلى بومباى فى أربعين يوماً من أيام السفر بحيث افتتح بأن مصر يجب أن تكون طريق انجلترا إلى الهند . ونجح (واجهورن) بعد كفاح شاق فى استخدام طريق مصر البرى فى نقل البريد بين انجلترا والهند ، وكان هو المشرف على ذلك الجزء من الطريق الذى يمر بمصر .

وقد شهد (دى لسبس) عن كثب تلك الجهود التى قام بها (واجهورن) ، وكان ما قام به (واجهورن) من أكبر العوامل التى دفعت بفكرة القناة فى رأس (دى لسبس) ، ولقد قدر (دى لسبس) قيمة (واجهورن) بالنسبة لمشروع الطريق عبر مصر ، ولذلك فانه بعد شق قناة السويس نقش (دى لسبس) العبارات التالية على تمثال أقيم (لواجهورن) :

« وفاء لذكرى رجل كريم أخطأه التوفيق ، لكنه قام وحده من غير معين بسلسلة من الاعمال التى تدل على البطولة مبرهننا بذلك على أنه يمكن استخدام طريق للبريد يخترق مصر ، وطريق للهواصلات بين نصفى العالم الشرقى والغربى ، وكان هو الرائد الأول للتجارة البحرية العظيمة التى تنقل عبر مصر وهى التجارة التى اكتملتها القناة بين البحرين (١) » .

إلا أن (دى لسبس) لم يتابع اهتمامه بالمشروع بعد نقله من مصر إذ استأثر عمله فى السلك الدبلوماسى بوقته وجهوده وتفكيره فلم يعاود التفكير فى المشروع وإن يكن قد استطاع فى بعض أوقات فراغه أن يولى المشروع شيئاً من اهتمامه ويدون عنه بعض الملاحظات (٢) . إلا أن (دى لسبس) بعد أن أعفى من منصبه فى عام ١٨٤٩ أصبح لديه متسع من الوقت يستطيع أن يستعمله فى الاهتمام بالمشروع من جديد ، خصوصاً وأنه حوالى عام ١٨٥٠ أخذ يوطد

(١) شوميلد : قناة السويس ، ترجمة أحمد حاكى ص ٢٢ و ٢٣ .

(٢) Roux, J. Ch. : L'Isthme et le Canal de Suez, T. I. P. (٢)

علاقاته مع جمعية دراسات قناة السويس^(١) .

وتمخض اهتمام (دى لسبس) بمشروع القناة عن مذكرة بعث بها في ٨ يوليو ١٨٥٢ إلى صديقه (رويسينيرز Ruysenaers) قنصل هولنده في مصر يطلب منه أن يرفحها إلى وإلى مصر (عباس الأول) إذا وجد منه تقديرًا للفوائد التي ستعود على مصر من هذا المشروع ولمس منه استعداداً للمعاونة في تنفيذه ، ولو أن (دى لسبس) لم يكن كبير الأمل في خروج المشروع إلى حين التنفيذ في ذلك الوقت ، إذ كان يشك في أن يجد كثيرين غيره يؤيدون المشروع أو يتوفعون نجاحه ، وقد أقر بذلك إلى (رويسينيرز) بقوله « إنني أعترف بأن مشروعى لا يزال في عالم الخيال ، ورغم أنني أعتقد بإمكان تنفيذه إلا أنه ما يزال عند بقية الناس في حكم المستحيل »^(٢) .

إلا أن قنصل هولنده لم يجد لدى (عباس) استعداداً لقبول فكرة حفر قناة بين البحرين ، فقد كان (عباس) قد انحاز إلى جانب النفوذ الإنجليزي بسبب تأييد إنجلترا له في موقفه من الباب العالي أثناء أزمة التنظيمات كما سبق القول . ولذلك كان من المتوقع ألا تجد محاولة (دى لسبس) في عام ١٨٥٢ أى قبول لدى (عباس) ولذلك ولى (دى لسبس) وجهة شطر الباب العالي ، فعهد إلى صديق له يدعى (بنوا Benoit) — وهو من رجال المال وكان في طريقه إلى الآستانة للقيام ببعض المشروعات — بأن يحمل فكرة مشروعه ويعرضها على حكومة السلطان ، إلا أن المشروع صادف صعوبات حالت دون قبوله في الآستانة كذلك ، إذ أظهرت حكومة الباب العالي عدم موافقتها على أية مشروعات في مصر حيث للوالى وحده حق القيام بها .

ولقد كان السبب في عدم قبول مشروع (دى لسبس) في الآستانة ما كان يتمتع به السفير الإنجليزي هناك (سير ستراتفورد دى رد كليف de Redcliffe

D'Autry . Le percement de l'isthme de Suez, p. 12. (١)

Lettre de de Lesseps à Ruysenaers en 15 Nov. 1852 (٢)

Souvenirs de 40 ans ... T. II, P. 7; Lettres, journal... T. I, P. 3.

(Stratford) من نفوذ لدرجة أنه كان يلقب (بالسلطان ستراتفورد) كما كان السلطان (عبد الحميد) يلقب (بعبد الكاننج) .

ولإزاء ذلك تخلى (دى لسبس) مؤقتاً عن تحريك المشروع لحين ظهور عوامل مواتيية ، وأخذ يشغل وقته في مزرعة حماته (مدام دى لامال) في الريف الفرنسي . ولم تلبث الفرصة أن سنحت في عام ١٨٥٤ ، إذ بينما كان (دى لسبس) منهمكاً في بعض أعمال البناء في مزرعة حماته وصله البريد بحمل إليه نبأ وفاة (عباس) وتولية صديقه (محمد سعيد) على مصر ، فأسرع (دى لسبس) وكتب إلى (سعيد) يهنئه بولاية الحكم ويدكر له أن الظروف هيأت له فراغاً يمكن أن يتيح له فرصة السفر إلى مصر لتقديم تحياته وتماييه إذا ما أحبره الوالى بوعده عودته من الآستانة . ولم ينوان الوالى في الرد على رسالة (دى لسبس) وحدد له بداية نوفمبر سنة ١٨٥٤ موعداً للقائهما في الإسكندرية . ورأى (دى لسبس) في ذلك فرصة سانحة لكي يدفع بمشروع القناة إلى الأمام ، وأسر بذلك إلى صديقه (رويسنيرز) قنصل هولنده في مصر ، لكنه أوصاه بالأيح بكلمة عن المشروع قبل وصوله هو إلى مصر^(١) ، ويدل هذا على أن (دى لسبس) كان يعتقد بأن مفاتحته هو شخصياً — دون غيره — (لسعيد) بخصوص المشروع سيكون أثرها أفضل مما لو فاتحه به غيره ، وذلك بسبب صلاته الشخصية التي كانت تربطه بسعيد منذ مدة عندما كان نائباً للقنصل الفرنسي في مصر — كما سبق القول — ولولا ذلك لعهد إلى (رويسنيرز) بمفاتحة (سعيد) مثلاً عهد إليه من قبل بمفاتحة (عباس) وهذه الصلات هي التي مهدت لذلك الاستقبال الحار الذي لقيه (دى لسبس) من (سعيد) ، والتأييد الكامل لمشروعات رفيق صباه^(٢) .

✱ ✱ ✱

De Lesseps : Souvenirs .. T. II, P. 8-9. (١)

Micard . Le Canal de Suez et le Genie francais, p. 103. (٢)

علاقات (دى لسبس) بالسان سيمونيين .

ومن المسائل الهامة فى تاريخ هذه المرحلة من مشروع القناة مسألة العلاقات بين (دى لسبس) والسان سيمونيين وجمعية دراسات قناة السويس ، ولم يفصح (دى لسبس) عن رأيه فى هذا الموضوع إلا بعد حضوره إلى مصر ببضعة شهور عندما أسر إلى أخيه (تيودور) فى خطاب له بتاريخ ٢٦ فبراير ١٨٥٥ والرسالة الأولى أنه لم يكن مكلفاً فى هذه الرحلة بأية مهمة من أى فرد ، وأنه لم تقم بيته وبين أعضاء جمعية دراسات قناة السويس أية صلة من الصلات (١) .

إلا أن هذا الادعاء يجاب الوافع ، ذلك أن (دى لسبس) عندما حضر إلى مصر كان موفداً من قبل جمعية دراسات قناة السويس التى عهدت إليه بأن يسعى باسمها للحصول على الإذن بتنفيذ المشروع . والأدلة التى تثبت وتؤكد تلك الحقيقة أدلة متعددة ، تتمثل فى مكاتبات أعضاء جمعية الدراسات ومن بينهم شخصيات كانت موضع احترام (دى لسبس) نفسه وتقديره مثل (نجريللى) والبارون (دى بروك) بحيث لا يمكن الشك فى صحة أفواههم خصوصاً وقد ظلوا على علاقات طيبة (بدى لسبس) حتى بعد انشقاقه عن جمعية الدراسات ، وإلى جانب ذلك فإن مراسلات (دى لسبس) نفسه فى تلك الفترة تؤكد هذه الحقيقة التى نستطيع أن نستنتجها من سياق الحوادث منذ حضور (دى لسبس) إلى مصر .

ولم تكن صلات (دى لسبس) بالسان سيمونيين وليدة تلك السنة التى رحل فيها إلى مصر للسعى لتنفيذ مشروع القناة (١٨٥٤) وإنما ترجع هذه الصلات إلى أيام رحلة السان سيمونيين الأولى إلى مصر فى عام ١٨٣٣ وكان (دى دلسبس) — آنذاك نائباً للمنصل الفرنسى فى مصر ، وقد رأينا فى الفصل الثانى كيف أنه بذل مساعيه لدى (محمد على) حتى أقنعه بالسماح للسان سيمونيين بالإقامة فى مصر ، وفد ظل هؤلاء موضع ترحيب من (دى لسبس) خلال

(١) وذلك بعد ما بلغه من أخبار عن مساعى جمعية الدراسات فى فرنسا ومقابلته أعضائها اللامراطور نابليون الثالث وفماها بوضع مشروع لمطبخ شركة القناة دون استشاره — (دى لسبس) . . . T. II, p. 151-152, De Lesseps : Souvenirs . . . percement de l'Isthme de Suez, p. I.

لإقامتهم في البلاد ، وبما يدل على قيام صلات طيبة بين (انفانتان) و (دى لسبس) في هذه الفترة أنه في ٤ ديسمبر ١٨٣٤ بعث (انفانتان) من القناطر برسالة إلى (دى لسبس) بالاسكندرية يزكي فيها طيبته (جالا Jallat) راجيا أن يجد لدى (دى لسبس) ما هو أهل له ، ولعل (انفانتان) كان يقصد أن يسعى (دى لسبس) لتأييد (جالا) في الحصول على عمل مناسب لمهنته وكفاءته وعليه (١) . كما عبر (انفانتان) في رسالة منه في ٨ ديسمبر ١٨٣٤ عن شعوره الطيب نحو (دى لسبس) ولم تقف العلاقات بينهما عند هذا الحد خلال تلك الفترة بل اطلع (انفانتان) (دى لسبس) كذلك بصفته نائب القنصل الفرنسي في مصر على البحوت التي قام بها السان سيمونيون من أجل مشروع توصيل البحرين متلما اطلع هؤلاء عليها القنصل الفرنسي نفسه (٢) .

إلا أنه لم يقدر لهذه العلاقات أن تستمر متصلة وذلك لأن (دى لسبس) - رغم أنه كان في قرارة نفسه معجبا بفكرة توصيل البحرين - كان مشغولا بعمله الدبلوماسي الذي استغرق كل وقته وجهده ، حتى عاوده الاهتمام بالمشروع بعد إعفائه من منصبه عام ١٨٤٩ فأحد يوطد علاقته منذ عام ١٨٥٠ بأعضاء جمعية دراسات قناة السويس (٣) . ولا شك أن اتصال (دى لسبس) بجمعية الدراسات جعله ينفذ على الجهود والبحوث الفنية التي قام بها مهندسو الجمعية من أجل المشروع وكذلك المساعي الدبلوماسية التي بذلتها الجمعية لإفحام مشروع القناة في مجال السياسة الدولية .

وقد رأينا كيف تعطل مشروع القناة بسبب سياسة (عباس) ، إلا أن جمعية الدراسات لم تلبث أن وجدت الفرصة سانحة لاستئناف نشاطها حين ظهر عامل جديد لم يكن في حسبان أحد من أعضاء الجمعية هو وفاة والي مصر (عباس) وتولية (سعيد) الذي كان على صلة وثيقة (بفردينان دى لسبس) ، ولما كان (دى لسبس) قد تلقى دعوة من (سعيد) بالسفر إلى مصر فقد قدر (دى لسبس)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfatin, T. X, P. 61. (١)

D'Allemagne : Les St. Simoniens, p. 441. (٢)

D'Autry : La percement de l'Isthme de Suez, p. 12. (٣)

ما يمكن أن تعود به هذه الرحلة من فائدة بالنسبة لمشروع القناة ، فاتفق بهذا الخصوص (أى بشأن العمل من أجل تنفيذ المشروع) مع أولئك الذين فكروا قبله في هذا المشروع (١) .

وقد ذكر (انفانتان) أن (دى لسبس) بعد ما أصبح عزمه على الرحيل إلى مصر التقي به وبزميله (أرليه دوفور) في ليون ليتفق معهما بخصوص المشروع قبل رحيله وزوداه بكل المعلومات والمستندات التي يملكها عن المشروع وطلباً منه أن يسعى لمقابلة المهندس الفرنسي (بولان تالابو) رئيس الشعبة الفرنسية في جمعية الدراسات للتعرف به والتفاهم معه وقد تم اللقاء بين (دى لسبس) و (تالابو) في مرسيليا قبل أن يغادر (دى لسبس) فرنسا في طريقه إلى مصر (٢) ويؤكد هذه الواقعة ما ذكره (هوبر) فنصل النمسا في مصر من أن (دى لسبس) في أثناء مساعيه للحصول على موافقة (سعيد) على مشروع القناة كان « يستخدم المفاتيح التي أجريت منذ ثمان سنوات بواسطة الخبراء النمسيين والفرنسيين ، إلى جانب البحوث التي قام بها (لينان) » (٣) .

و قد أكد (نجريللى) صلة (دى لسبس) بجمعية الدراسات وذلك في تقرير رفعه في ٢٦ ديسمبر ١٨٥٤ إلى وزير تجارة النمسا ، وفي هذا التقرير تحدث (نجريللى) عن (دى لسبس) بصفته عضواً في الجمعية إذ ذكر أنه « مجرد هدوء الأحوال في أوروبا دب النشاط في مصر من أجل الحصول على امتياز المشروع وكللت الجهود بالنجاح عندما حصل أحد أعضاء جمعية الدراسات وهو (فردينان دى لسبس) على الامتياز بحفر القناة » (٤) .

كما سجل المهندس الألماني (دوفور فبرونس) عضو جمعية الدراسات حقيقة

Oeuvres ... T. XII, P. 228. (١)

Archives St. Simonniennes, No. XIV, P. 23 Oeuvres de (٢)
St. Simon et d'Enfantin, T. XII, p. 228.

(٣) الوثائق النمسية — الميسكروفيلم — No 1923, de Huber à Buol, en
2 Dec. 1854.

Sammaico : precis ... T. IV, P. 69. (٤)

علاقة (دى لسبس) بالسان سيمونيين في رسالة منه إلى زميله النسوى (نجريلى) في ٢٧ يناير ١٨٥٥ وذلك عندما أعلن أن (دى لسبس) ذهب إلى مصر بناء على طلب (ارليه دوفور) و (انفانتان) اللذين رأيا في تولي (سعيد) — الذى يرتبط (بدى لسبس) برابطة الصداقة الوطيدة — فرصة سانحة للحصول على موافقة والى مصر على تنفيذ المشروع ومن حسن الحظ لقد نجح (دى لسبس) في معامه وحصل على هذا الامتياز المناسب (١) .

وبعد أن حصل (دى لسبس) على امتياز حفر القناة من والى مصر وجد أنه لا بد من السفر إلى الآستانة للحصول على موافقة السلطان العثماني على الامتياز ، ورأى أعضاء جمعية الدراسات وخصوصاً (نجريلى) وجوب السعى لشد أزر (دى لسبس) في مساعيه في الآستانة ، فرفع (نجريلى) في ٢٦ فبراير ١٨٥٥ تقريراً إلى الأرشيدوق (فرديناند ماكسميليان) شقيق امبراطور النمسا يحيطه علماً بالتطورات التي حدثت لمشروع توصيل البحرين ، وفي هذا التقرير كشف (نجريلى) النقاب عن حقيقة الروابط بين (دى لسبس) والسان سيمونيين ، إذ بعد أن استعرض (نجريلى) في تقريره جهود جمعية الدراسات منذ إنشائها حتى وقت كتابة التقرير ذكر أنه « بعد أن عاد الهدوء والنظام إلى أوروبا عقب ثورات ١٨٤٨ أوفدت جمعية الدراسات (فرديناند دى لسبس) إلى مصر بصفتها مندوباً عنها يعرف والى مصر معرفة شخصية وثيقة ، وقد نجح (دى لسبس) في الحصول على امتياز تنفيذ المشروع والسعى جار من أجل الحصول على الموافقة النهائية من حكومة الباب العالي وذلك بفضل جهود البارون (فون بروك) ممثل الامبراطورية النمساوية لدى الحكومة العثمانية (٢) » .

ويتفق فول (نجريلى) هذا مع ما ذكره (دوفور) في ٢٧ فبراير ١٨٥٥

(١) الوثائق النمساوية 27 Lettre de Dufour Feronce à Negrelli en 27 Jan. 1855.

(٢) الوثائق المسكينية بالمخطوطات النمساوية بفينا — الميسكروفيلم (ملاحق البحث) : Rapport de Negrelli à l'Arch. Ferd. Maximilien de Verone en 26 Fev. 1855.

في الخطاب الذي وجهه إلى بلدية (تريست) وأرفق به نسخة من الامتياز الذي حصل عليه (دى لسبس) ، وجاء في خطابه أنه « بعد تولي (سعيد باشا) مقاليد الحكم في مصر لم يفتهم (أعضاء جمعية الدراسات) أن الفرصة صارت ساحة لمعاودة النشاط من أجل مشروع القناة ، حيث يعملون أن ثمة علاقات ودية تقوم بين الباشا الجديد وبين (دى لسبس) الذي يعرفه أعضاء الجمعية تمام المعرفة ولذلك فقد قرروا في الحال إرساله (أى دى لسبس) إلى القاهرة من أجل لمشروع العظيم الذي استحوذ على اهتمامهم منذ أكثر من عشرين عاماً ، وكان من نتيجة هذه الرحلة ذلك الامتياز الذي أرسل اليكم الآن نسخة منه ، امتياز حفر القناة الذي حصل عليه دى لسبس باسم جمعيتنا » (١) .

وفي ٣٠ يونيو ١٨٥٥ كتب (أرليه دوفور) إلى (نجريللى) يوضح الصلات التي قامت بين جمعية دراسات قناة السويس عموماً و (أرليه) خصوصاً وبين (دى لسبس) فذكر أنه في عام ١٨٥٤ « تلقى (دى لسبس) دعوة رقيقة من والى مصر ، فعبر لنا عن رغبته وأمله في أن يحصل من والى على الاذن بحفر القناة ، ولما كان مسيو (دى لسبس) يرتبط بنا منذ مدة طويلة ارتباطاً وثيقاً ويعلم تمام العلم جهودنا الطويلة الشاقة من أجل هذا المشروع العظيم ، فقد استشارني فيما يمكن أن يفيد هذا المشروع من الرحلة التي يزعم القيام بها إلى مصر ، فطلبت منه أن يقدم على هذه المحاولة ، وقد منأله الوثائق التي كنا نملكها عن المشروع ، وقد ودعته أنا و (انفانتان) في ليون كما ودعه (تالابو) في مرسيليا ؛ وفي الواقع لم يكن بيننا وبين (دى لسبس) أى اتفاق مكتوب حيث أنه لم يتطرق إلينا الشك في أنه سوف يستأثر بالموضوع ويعتبره أمراً خاصاً به وحده وإنما هو عمل مشترك فيما بيننا ؛ وعلى هذا الأساس ظلت المراسلات متبادلة بيننا وبينه » (٢) .

Sammarco : précis ... T. IV, P. 74.

(١)

Lettre d'Arlès Dufou à Negrelli en 20 Juin 1855 . (٢)

Oeuvres T. XII, P. 233-245.

وفي الواقع فإنه منذ وصول (دى لسبس) إلى مصر أخذ يتبادل الرسائل مع أعضاء جمعية الدراسات وعلى الأخص مع (ارليه دوفور) ، وكانت رسائل (دى لسبس) تعبر عن ارتباطه الوثيق بهذه الجمعية . وليس أدل على ذلك من أنه بمجرد حصوله على الامتياز الأول أسرع في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ يخطر (ارليه دوفور) بالنتيجة التي وصل إليها ، وأرفق بخطابه صورة من المدكرة التي كتبها بتاريخ ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ ليرفعها للوالى يدعو فيها إلى الموافقة على المشروع ، وصورة من الامتياز الذي عليه ، ثم تعليقاته إلى المهندسين المصريين ، وقد جاء في خطاب (دى لسبس) إلى (ارليه) قوله : « وسوف تستغرق رحلتى نحو عشرين يوماً ومن المحتمل أن أعود إلى باريس في النصف الأول من يناير وسوف نضع معاً القواعد النهائية لمشروعنا العظيم ، وحتى يحين ذلك الوقت أعتقد أنه من الأفضل أن تقوم (ارليه) من الآن بكل الخطوات والمحاولات التي ترونها مناسبة وضرورية وأن تسعوا لمقابلة الامبراطور . . . وأن تحاول الوصول نيابة عني إلى اتفاق مع البارون (دى روتشلد) وغيره من المساليين . . . وأن توالى الاجتماع بأصدقائك في فرنسا . . . ، ولا شك أنك ترى ضرورة الذهاب بأقصى سرعة إلى لندن حيث يسمح لك مركزك بمقابلة الوزراء والسفير الفرنسي هناك ، وكذلك الشخصيات السياسية الهامة ، وحيث يمكنك أن تجذب كبار أصحاب رموس الأموال من الإنجليز إلى تأييد مشروعنا (١) . . . » .

هذه اللهجة التي خاطب بها (دى لسبس) (ارليه) تدل دلالة قوية على أن ثمة صلة وثيقة تربط بينهما ، وهذه التعليقات التي عهد إليه بتنفيذها لتدل على أنهما شريكان في مشروع واحد ، وبما يؤكد الارتباط المتين بين (دى لسبس) وجمعية الدراسات أن أول إذاعة لعقد الامتياز الأول نشرت في أوروبا على أوراق تحمل اسم جمعية دراسات قناة السويس (٢) .

واستمرت المراسلات بعد ذلك بين (دى لسبس) وأعضاء جمعية الدراسات

Lettre de De Lesseps à Arlès Dufour, du Caire, en 30 Nov. (١)

1854 . Oeuvres T. XII, P. 228-229.

(٢) ساماركو : الحقيقة في مسألة قناة السويس ، ترجمة طه فوري ص ٣٦ .

ودية للغاية ، ففي ١٤ ديسمبر بعث (دى لسبس) برسالة إلى (ارليه) يبلغه فيها محاولة (سعيد باشا) التلبيح للسلطان العثماني بمشروع القناة ، وأن والى مصر يتوعد للسلطان تمهيداً لطلب مرافقته على المشروع . وقد أوضح (دى لسبس) فى هذه الرسالة تفاصيل ما يجرى بين السلطان والوالى فذكر أن السلطان العثماني بعث إلى (سعيد باشا) معبراً له عن شكره للبعثة التى يقدمها له (سعيد) فى حرب القرم وبأسف لفقد سفينتين حربيتين مصريتين ، وأن (سعيداً) رد على السلطان بأن كل تضحية تهون لمن أجل سلامة الدولة ، ثم تحدث (سعيد) عن المزايا التى يمكن أن تعود من وراء تكوين شركات برءوس أموال من دول متعددة لتنفيذ المشروعات التى تعود بالنفع على أقاليم الامبراطورية العثمانية ومنها مصر ، تلك المشروعات التى يعتبر مشروع القناة واحداً منها ، وأضاف الوالى إلى ذلك أنه لا يشك فى أن السلطان سوف يوافق على مشروع القناة .

ولقد أبلغ (دى لسبس) (ارليه) فى هذه الرسالة نفسها أن إنجلترا - عن طريق (بروس) قنصلها فى مصر - تحاول التأثير على (سعيد) لعرقلة مشروع القناة ، وعبر (دى لسبس) عن رأيه فى طريقة تمويل المشروع فقال إنه يفضل إتاحة الفرصة للأفراد العاديين للمساهمة فيه بدلاً من قصرها على كبار المالىين ، وادد (دى لسبس) قائلاً : « ولم يسمح لى رحيل السفينة الإنجليزية بأن أرسل إليك (مخاطباً ارليه) رأى فى تكوين شركتنا التى يمكن أن يفيد منها كبار المالىين فى باريس ولندن ، فليس من الحكمة أن نقدمها لهم لقمة سائغة ، بل يجب أن نتيح للأفراد فرصة الاكتتاب فى المشروع . . . » وقد ذكر (دى لسبس) كذلك أن رحلته الاستكشافية (إلى البرزخ) قد تأجلت إلى يوم ٢٤ ديسمبر ١٨٥٤ وذلك حتى تتم الاستعدادات ، « وكل شئ يسير على مايرام » وفى ختام هذه الرسالة طلب (دى لسبس) من (ارليه) أن يعمل للتأثير على رأى العام فى إنجلترا ، « واعمل وسوف ينصرك الله (١) » .

Lettre de De Lesseps à Ailès Dufour en 14 Dec. 1854 . (١)

Oeuvres de St. Simon et d'Enf. T. XII, P. 229,

De Lesseps : Lettres, journal et documents .. T. I, P 57 59.

وما كان (دى لسبس) ليكتب كل هذه التفاصيل الدقيقة عن اتصالات (سعيد باشا) بالسلطان من أجل المشروع ، ومحاولة القنصل الإنجليزي عرقلة تنفيذه لولا أن الأمر بهم (ارليه) كما بهم (دى لسبس) نفسه لاشترأ كهما معاً في السعي من أجل تحقيق هدف مشترك .

وفي ١٦ ديسمبر ١٨٥٤ كلف (دى لسبس) (ارليه) بشراء بعض الهدايا الثمينة من الذهب والفضة على نفقة جمعية الدراسات لكي يقدمها (دى لسبس) إلى الموظفين المصريين الذين عهد إليهم الباشا بالسمير على خدمة (دى لسبس) في أثناء إقامته في مصر أو الدين سوف يساعدونه في رحلته المرتقبة إلى برزخ السويس .

ولقد كانت هذه الرسائل من (دى لسبس) ودية للغاية وتدل دلالة كافية على الرابطة بين (دى لسبس) وجمعية الدراسات ، وعلى ولائه لها في ذلك الوقت لدرجة أن (ارليه) أخذ يهدى المخاوف التي ساورت الأعضاء الألمان في جمعية الدراسات الذين كانوا يحشون انشقاق (دى لسبس) عن الجمعية وإبعادها عن المساهمة في تنفيذ مشروع القناة (١) .

وقد سجل (ارليه) ما تضمنته مراسلات (دى لسبس) إليه في رسالة بعث بها في ٢٠ ديسمبر ١٨٥٤ إلى زميله المهندس النمساوي (نجريللي) ، وفي هذه الرسالة تحدث (ارليه) عن (دى لسبس) ووصفه بأنه « صديقنا وشريكنا » وأضاف إلى ذلك أنه (أى ارليه) قد اتفق مع الأب (ابانتان) على عدم اتخاذ أية خطوة أو نشر أية أخبار في الصحف عن مشروع القناة إلا بعد وصول (دى لسبس) إلى فرنسا ، ولما كان (دى لسبس) لن يصل إلى فرنسا قبل نهاية يناير فقد أخذ (ارليه) وزملاؤه يتباحثون في أنسب الوسائل لتكوين الشركة العالمية ، كما كتبوا إلى (دى لسبس) لكي يتصل بالبارون (دى بروك) عله يستطيع مساعدتهم في الحصول على موافقة السلطان العثماني (٢) .

وبينما كان (دى لسبس) يعمل في القاهرة من أجل المشروع لم يقف أعضاء جمعية الدراسات حامين بل نشطوا هم كذلك وبدلوا من جانبهم جهوداً طيبة لتأييد مساعي (دى لسبس) ، ففي ٥ يناير رفع (ارليه دوفور) إلى الارشيدوق (فرديناند مكسميليان) مذكرة عن مشروع القناة ومدى ما بدلته الجمعية من جهود من أجل تنفيذه منذ أن تكونت الجمعية في عام ١٨٤٦ ، واعتبر (ارليه) أن تعيين البارون (دى بروك) ممثلاً للنمسا في الاستانة تم تولية (محمد سعيد) بعد (عباس باشا) إنما يعتبران طالع خير بالنسبة للمشروع ويبدشان بأن تنفيذه قد صار وشيكاً ، وأشار (ارليه) في مذكرته إلى المعارضة التي يلقاها المشروع من جانب انجلترا ، وأبدى تعجبه من معارضة انجلترا للمشروع في الوقت الذي تدعى فيه أنها تمسك بالحسام ضد روسيا (في حرب القرم) من أجل المدنية وحرية التجارة واستقلال أوروبا . وأوضح (ارليه) للارشيدوق كيف أن مثلي انجلترا في القاهرة وباريس وفيينا والاستانة يسعون حاهدين من أجل عرقلة تنفيذ مشروع القناة ولذلك فقد اختتم (ارليه) مذكرته راجياً الارشيدوق أن يضع المشروع تحت رعايته ورعاية أخيه الإمبراطور ، وأن يعمل على أن تعف النمسا إلى جانب فرنسا لتأييد مشروع القناة^(١).

وبعد أن قام (دى لسبس) برحلته الاستكشافية في برزخ السويس كتب في ١٦ يناير ١٨٥٥ من القاهرة إلى (ارليه) يحيطه علماً بنتائج رحلته في البرزخ ، كما حدثه عن شركتنا التي سوف نهتم بتكوينها معاً في فرنسا ، وأضاف (دى لسبس) إلى ذلك قوله في نفس الرسالة : « وأنا على يقين من أنني إذ فصدتك فقد اخترت صنعو نفسى (un autre moi-même) ، ولأننى لأود أن تكون خليفتي إذا أراد الله »^(٢).

وفي ١٧ يناير كتب (دى لسبس) رسالة أخرى إلى (ارليه) يعتبره فيها

(١) الوثائق النمساوية — الميكرو فيلم Memoire d'Arles Du pour à l'Arch.

Ferd. Maximilien en 25 Janvier 1855.

Oeuvres... T XII, P. 230.

(٢)

لاصديقاً له فقط بل ويعده شريكاً له كذلك ، ويبدو له (أى اراه) أنه قد خلق
لسكى يكون رئيس مجلس إدارة (شركتهم)^(١)

وفى رسالتين إحداهما إلى وزير تجارة النمسا ، والآخرى إلى وزير خارجيتها
ذكر (نجريللى) أن البارون (فون بروك) يمثل النمسا فى الاستانة كان يؤيد
بحرارة الخطوات التى يخطوها هناك مسير (دى لسبس) من أجل الحصول على
موافقة السلطان العثمانى على مشروع القناة لحساب جمعية دراسات قناة السويس^(٢) ،
ولا شك أن جمعية الدراسات وهى تطلب من البارون (فون بروك) أن يسعى
لمساعدة (دى لسبس) فى الحصول على موافقة السلطان على مشروع القناة كانت
تعتقد أن هذه المساعدة إنما هى لحساب الجمعية ذاتها وليست لصالح شخص غريب
عنها أو دخيل عليها ، أضف إلى هذا أن البارون (فون بروك) كان نفسه عضواً
فى جمعية الدراسات ويؤيد مساعيها من أجل المشروع ، ولم تكن الجمعية لتقدم
هذه المعونة إلى (دى لسبس) إلا إذا كان يعمل فى نطاق الجمعية ومن أجل تحقيق
هدف مشترك لصالح جمعية الدراسات ذاتها .

وبينما (دى لسبس) يباشر نشاطه فى القاهرة والبارون (فون بروك) يبدل
مساعيه فى الاستانة كان أعضاء جمعية الدراسات ينشطون فى العواصم الأخرى :
فى فيينا وباريس ، فقد طلبت الجمعية مقابلة الإمبراطور (نابوليون الثالث) وسمح
لها بهذه المقابلة ، فاستقبلهم الإمبراطور فى ٤ يناير ١٨٥٥ استقبالا طيباً مشجعاً .
ورفع أعضاء الجمعية إلى الإمبراطور (نابوليون الثالث) مذكرة عن المشروع
استهلوها بشكره على اهتمامه بنشاط جمعية دراسات قناة السويس ، وراحوا
يؤكدون أن شق قناة فى برزخ السويس قد أصبح أخيراً أمراً مقبولا لدى رأى
العام الأوروبى ، وأن الوقت الذى سوف تهتم فيه الدول الأوروبية بهذا المشروع

Ibid.

(١)

Arch. Autrichiens, 52, 1855, Société d'Etudes du Canal de (٢)

Suez, de Negrelli au Ministre de Commerce autrichien, ad
(15) D. A, Avril 1855, Vienne, Piece-jointe . Memoire de
Negrelli au Ministre des Affaires Etrangères en date de Veirone.
en 20 Mars 1855, Soc. d'Et,du Canal de Suez No, 52, 1855,

اهتماماً جدياً ليس ببعيد . وفي هذه المذكرة عمد أعضاء جمعية الدراسات إلى تلخيص العقبات التي قالوا إنها مازالت تقف دون تنفيذ المشروع فوصفوها بأنها ذات شقين ، فهي سياسية من ناحية ، حيث أنه لم ينضج بعد موقف بعض الدول لإزاء المشروع ؛ وفنية من ناحية أخرى حيث أن الرأي لم يستقر نهائياً على اختيار الاتجاه الذي سوف نسير فيه الفناء بين البحرين وهل ستكون مستقيمة أو غير مباشرة .

واستمر تقرير الجمعية إلى الإمبراطور (نابوليون الثالث) يقول « إن الأعمال الأولى التي قامت بها جمعية الدراسات والتي كان الهدف منها وضع مشروع قناة مباشرة بين البحرين لم يترتب عليها سوى لإثبات تساوى البحرين ، ولذلك فقد صار من الواجب إتمام هذه البحوث بوضع مشروع كامل مفصل ، لا يوجه إليه أى نقد ولا يحيط بأفضليته أدنى شك وفي هذه الحالة سوف يسافر مهندسو جمعية الدراسات إلى مصر لمتابعة بحوثهم وتحديد الاتجاه النهائي للقناة .

« ولا يغيب عن ذهن جلالته أن جمعية دراسات قناة السويس التي أنشأتها منذ عشر سنوات والتي تتمثل فيها دول أوروبا الكبرى وتحمل طابعاً عالمياً قد قد أنشئت بحيث يمكن تحويلها بسهولة إلى شركة لتنفيذ المشروع بمجرد أن تبدي الدول الأوروبية بالاتفاق مع الباب العالي — رغبتها في تنفيذه ، وتقدم الضمانات الكافية لحياة القناة ، وهي أمور لا بد من توفرها لتأمين الأموال التي سوف تستخدم في تنفيذ المشروع » .

وفي ختام مذكرة طلبت الجمعية أن يشمل الإمبراطور مشروع القناة بحمايته وتأييده لدى الحكومة العثمانية والحكومة المصرية ؛ وأن يعمل على جمع كلبة الدول الأوروبية من أجل تحقيق « لإحدى الأفكار العظيمة التي جالت بخاطر الإمبراطور (نابوليون الأول) » . وقد وقع على هذه المذكرة كل من (انفانتان) و (نجريللى) و (تالابو) عن نفسه وبالنيابة عن زميله الانجليزى (روبرت ستفدسون)^(١) .

وتدل هذه المذكرة التي رفعها جمعية الدراسات إلى الإمبراطور (نابوليون الثالث) على أن الجمعية كانت لا تزال في ذلك الوقت يدب فيها النشاط وأن همتها لم تفتر ؛ وأنها لم تكن تركز إلى مساعي (دى لسبس) وحده بل كانت تبذل مساعيها هي الأخرى إلى جانب مساعي (دى لسبس) لتشد من أزره ، كما تدل هذه المذكرة أيضاً على أن جمعية الدراسات لم يكن قد استقر رأيها بعد على اختيار أى من المشروعين المباشر أو غير المباشر لتوصيل البحرين المتوسط والأحمر .

وهذه لقيت جمعية الدراسات كل تسجيل من جانب الإمبراطور الذي طلب من أعضائها الإسراع بتحويلها إلى هيئة لتنفيذ المشروع وإعداد خطة لتنظيم الشركة العالمية التي ستقوم بتنفيذه . وفي الفترة التي أمضاها أعضاء جمعية الدراسات في انتظار (دى لسبس) الذي سافر إلى الآستانة للحصول على موافقة السلطان على فرمان الامتياز عكف هؤلاء على وضع مشروع تنظيم الشركة ولم يلبثوا أن رفعوه إلى الإمبراطور في أواخر فبراير ١٨٥٥ .

وهذا كان هذا التنظيم الذي وضعته جمعية الدراسات لمجلس إدارة لشركة العالمية لقناة السويس تنظيماً فريداً إذ كانت تمثل في مجلس إدارة الشركة الدول الكبرى الثلاث : إنجلترا وفرنسا والنمسا إلى جانب مصر ، ووزعت مناصب الإدارة في هذا المجلس (طبقاً لهذا التنظيم) توزيعاً عادلاً بين الدول الثلاث بحيث لم يكن لأية دولة منها امتياز على غيرها ، ولو أن مصر لم تكن ممثلة في هذا المجلس على قدم المساواة مع الدول الأوروبية الثلاث ، لأن مصر كان يمثلها في مجلس الإدارة ستة من الأعضاء فقط بينما كان يمثل كلا من إنجلترا وفرنسا والنمسا اثنا عشر عضواً .

وقد وضع هذا التنظيم مجلس إدارة الشركة تحت رعاية رؤساء الدول الأربع : مصر وإنجلترا وفرنسا والنمسا فنص على تعيينهم (رؤساء شرف) في مجلس الإدارة ؛ وكان من المفروض — طبقاً لهذا التنظيم — أن يمثل فرنسا أحد أمراء الأسرة المالكة وينوب عنه الكونت (دى مورني De Morny) رئيس الهيئة التشريعية (Corps Legislatif) ، وأن يمثل النمسا الأرشيدوق (مكسمليان)

وينوب عنه البارون (دي بروك) الذى صار وزيراً المالية ، و (دى توجنبرج) وزير التجارة ؛ وأن يمثل انجلترا دوق (نورثمبرلاند) وينوب عنه رئيس مجلس شركة الهند ؛ وأن يمثل مصر الوالى (محمد سعيد) وينوب عنه (أدهم باشا) وزير خارجيته . وإلى جانب هؤلاء الرؤساء كان مجلس الإدارة يضم ممثلين للدول الأربع المذكورة بحيث يكون عدد هؤلاء اثني عشر عضواً من كل من انجلترا وفرنسا والنمسا وستة أعضاء فقط يمثلون مصر .

وفى هذا التنظيم احتضنت جمعية الدراسات (فردينان دى لسبس) بمنصب المدير العام ؛ ثم عهدت بالمراکز الفنية إلى أربعة من المهندسين وهم (بولان تالابو) ويمثل فرنسا و (نجريللى) ويمثل النمسا ؛ و (ستفنسون) ويمثل انجلترا ؛ أما مصر فكان يمثلها (لينان دى بلفون) (١) . وفى هذا التنظيم الذى وضعته جمعية الدراسات لمجلس إدارة الشركة العالمية لقناة السويس راعت الجمعية تمثيل الدول الأوروبية الكبرى الثلاث : انجلترا وفرنسا والنمسا بنفس الطريقة التى اتبعت فى تنظيم جمعية الدراسات منذ بداية تكوينها فى عام ١٨٤٦ مع ضم مصر إلى التنظيم الجديد كما أن الجمعية لم تغفل (دى لسبس) ولم تغفل حقها ؛ بل أنها قدرته وقدرت جهوده كل التقدير فوضعت فى منصب رئيس مجلس الإدارة ، وهو تقدير لم يقابله (دى لسبس) بالمثل حيث أغفل ضم أعضاء جمعية الدراسات إلى الشركة التى كونها فيما بعد .

وقد عبر الإمبراطور (نابوليون الثالث) عن رضاه عن هذا التنظيم وطلب من أعضاء جمعية الدراسات الإسراع بتحويل الجمعية إلى هيئة للتنفيذ على أساسه (٢) .

كما بعثت جمعية الدراسات بصورة من هذا التنظيم إلى (دى لسبس) وهذا

(١) الوثائق المنسوبة — الميكرو فيلم (ملاحق البحث) :

Organisation du Conseil d'Administration de la Compagnie
Universelle du Canal de Suez,

Oeuvres ... T. XII, P, 242,

(٢)

يدلى على أنهم يطلعونه أولاً بأول على جهودهم من أجل المشروع الذى يهتم به هو أيضاً فى ناحية أخرى من العالم .

وفى ٢٠ مارس ١٨٥٥ رفع (نجريلى^(١)) نسخة من هذا التنظيم إلى وزارة الخارجية النمساوية راجياً من وزير الخارجية وكذلك من البارون (دى بروك) الذى صار وزيراً للبالية العمل على أن تظل النمسا متمسكة بالأسس التى قامت عليها جمعية الدراسات والتقى قام عليها كذلك هذا التنظيم ، كما طلب أن تسمح له الحكومة النمساوية بالسفر إلى باريس لحضور الاجتماع الذى يزمع مهندسو جمعية الدراسات عقده فيها (٢) .

ذلك أنه لما كان أعضاء جمعية الدراسات لم يستقروا على مشروع معين ولم يصلوا إلى رأى نهائى بخصوص الاتجاه الذى سوف تسير فيه القناة بين البحرين (مباشر أو غير مباشر) فقد تقرر وجوب اجتماع مهندسى الجمعية فى باريس عندما يعود إليها (دى لسبس) وقد كتب (نجريلى) إلى (أرليه) فى ٣٠ أبريل سنة ١٨٥٥ يرحوه أن يخطره بالوقت الذى سوف يحدده الأب (انفانتان) لاجتماع مهندسى الجمعية فى باريس عقب عودة (دى لسبس) وذلك لكي يتخذ (نجريلى) العدة لحضور هذا الاجتماع ، وسنظل عند رأينا فى وجوب العمل متمسكين متصامنين لا يتطرق اليأس إلى نفوسنا أو يتسرب الضعف إلى هممتنا من أجل بلوغ هدفنا النبيل : قناة السويس (٣) . وقد كتب البارون (دى بروك) إلى (دى لسبس) فى ٢٠ مايو ١٨٥٥ يخبره بأن (نجريلى) سوف يذهب إلى باريس حيث اتفق رؤساء المجموعات الثلاث فى جمعية الدراسات على الاجتماع هناك بعد عودته (أى دى لسبس) من مصر ، ورحاه (دى بروك) أن يمر بفينا وهو فى طريقه إلى باريس حتى تتاح له فرصة مقابلته والتفاهم معه بخصوص

(١) كان (نجريلى) وقتئذ يشغل منصب مدير المندشآت العامة فى فينا

(٢) الوثائق النمساوية Lettre de Negrelli au Ministre des Affaires

Etrangères en 20 Mars 1855.

(٣) الوثائق النمساوية Lettre de Negrelli à Arlès en 30 Avril 1855;

Oeuvres ... T. XII P. 232.

تكوين الشركة العالمية التي سيعهد إليها بتنفيذ مشروع القناة (١) .

ولاشك أن أعضاء جمعية الدراسات ما كانوا يرجئون اجتماعهم في باريس إلى ما بعد عودة (دى لسبس) لولا أنهم كانوا يعتبرونه شريكاً له أهميته بالنسبة لهم والمشروع .

وبينما (انفانتان) و (ارليه) يسعيان جاهدين في باريس من أجل استمرار اهتمام الإمبراطور (نابوليون الثالث) بمشروع القناة ، وبينما (نجريللى) و (دوفور فرونس) والبارون (دى بروك) يعملون على بقاء النمسا مرتبطة بجمعية الدراسات والإبقاء على الطابع الدولى أو العالمى للمشروع كان (دى لسبس) يبذل جهده هو الآخر في القاهرة لكي يسير المشروع قدماً في طريق التنفيذ ولكن بالطريقة التي ارتأها لتحقيق أطاعه ونيل المجد لشخصه بدلاً من أن يسير على النهج الذي رسمته جمعية الدراسات .

وبينما يتخذ مهندسو جمعية الدراسات الأهمية للاجتماع في باريس في يوليو ١٨٥٥ بدا الشك يساورهم في حقيقة شعور (دى لسبس) نحو الجمعية التي ذهب إلى مصر باسمها ، وأخذ القلق ينتابهم لمحاولة (دى لسبس) قطع الصلات التي تربطه بأعضاء الجمعية ، وأخذوا يتشعرون بأنه يريد أن يستأثر بمشروع القناة دونهم وأنه صار يعتبر المشروع عملاً خاصاً به يقوم هو بتنفيذه دون اشتراك جمعية دراسات قناة السويس .

* * *

مظاهر انشقاق (دى لسبس) :

ولم تلبث مخاوف أعضاء جمعية الدراسات أن تحققت وبدأت لهم نوايا (دى لسبس) سافرة عندما وجدوا أن خطاباتهم إليه لا تحظى برد ، وبلغهم

(١) Lettre du Baron de Bruck à M. De Lesseps en 20 Mai 1855 Oeuvres ... T. XII, p. 235-236 . Roux, J. Ch. , L'Isthme ... T. I, p. 235,

أنه حائق عليهم بسبب تقديمهم مشروع تنظيم مجلس إدارة الشركة العالمية لقناة السويس ، إلى الإمبراطور (نابوليون الثالث) في فبراير ١٨٥٥ ثم إلى الحكومة النمساوية في مارس ، دون أن ينتظروا وصوله إلى باريس ، مع العلم بأن (دى لسبس) هو الذى عهد إلى (ارليه) بالسعى لدى الإمبراطور ، كما أن جمعية الدراسات لم تقدم هذا التنظيم إلا بناء على طلب الإمبراطور كما سبق القول ، وفدوافق الإمبراطور على التنظيم الذى وضعته جمعية الدراسات وأعجب به وتعجل الجمعية لكي تكون الشركة التى ستقوم بتنفيذ مشروع القناة حتى تكون مساعيه الدبلوماسية لتأييد المشروع على أساس موجود فعلا ، وإلى جانب ذلك فإن جمعية الدراسات لم تغمط (دى لسبس) حقه في هذا التنظيم بل جعلته مديراً عاماً للشركة ، ولذلك فلا محل لغضب (دى لسبس) .

ومنذ أواخر فبراير ١٨٥٥ أخذ (دى لسبس) يفصح عن حقيقة نواياه عندما أبلغ أخاه (تيودور) في ٢٦ فبراير عام ١٨٥٥ رأيه في جمعية الدراسات بقوله إنها أصبحت في ذمة التاريخ وأنكر قيام أى صلة بينه وبين أحد من أعضائها^(١) وذلك بسبب تقديم الجمعية لمشروع التنظيم السابق ذكره إلى الإمبراطور دون إخطار (دى لسبس) به سلفاً .

وقد تأكدت هذه النوايا عندما أبلغ (دى لسبس) البارون (دى بروك) في ٤ مايو ١٨٥٥ رغبة الوالى في اختياره هو والمهندس النمساوى (نجريللى) وحدهما من بين أعضاء جمعية الدراسات صين الأعضاء المؤسسين في الشركة الجديدة عندما يتم تكوينها ، وقد كان هذا التصرف من جانب (دى لسبس) موضع تعجب (البارون دى بروك) نفسه فطلب من (دى لسبس) أن يسعى لدى الوالى لكي يضم إلى الشركة الجديدة بقية أعضاء جمعية الدراسات ، ورغم أن (دى لسبس) تذرع بأن هذا الاختيار قد تم بناء على رغبة (سعيد باشا)^(٢) فقد كان هذا الاختيار ولاشك بإيحاء من (دى لسبس) نفسه باعتباره صاحب

De Lesseps · Souvenirs ... T. II, p. 151-152.

(١)

Ibid, p. 232.

(٢)

المشروع ولم يكن الوالى ليتخذ رأياً بصدد المشروع إلا بعد استشارة (دى لسبس) خصوصاً وأن (سعيد باشا) لم يكن يضيره دخول هذا أو ذاك من أعضاء جمعية الدراسات فى الشركة الجديدة ، وقد كان عدم اختيار الأعضاء البارزين فى جمعية الدراسات مثل (انفانتان) و (ارليه) و (تالابو) للدخول فى الشركة الجديدة أوضح دليل على تنكر (دى لسبس) لشركائه وأكبر مظهر لجحوده وتنكره لهيئة كانت بلا شك صاحبة فضل عليه وعلى المشروع .

والى جانب اهمال الرد على رسائل أعضاء جمعية الدراسات فإن (دى لسبس) لم يشأ أن يخطرهم بموعد عودته الى باريس ، بل وصل الى العاصمة الفرنسية فى أوائل يونيو عام ١٨٥٥ دون عليهم ، وتجنب بعد وصوله أن يتصل بهم أو يلتق بأحد منهم ، ولم يلتق به (ارليه) إلا بطريق الصدفة وبعد عودته بشهنية أيام (١) .

كما طفق (دى لسبس) يعمل على الوقيعة بين جمعية الدراسات وكبار الشخصيات فى فرنسا ، تلك الشخصيات التى أفلاح أعضاء الجمعية و (ارليه) خصوصاً فى كسب ثقتها وتأييدها للجمعية فى مشروع القناة ، وكان (دى لسبس) يهدف من وراء ذلك إلى إضعاف مركز الجمعية حتى تعجز عن منافسته وحق يستطيع هو أن يجعل التأييد يتحول إليه فيتدعم مركزه فى فرنسا . ومع أن (دى لسبس) اعترف - فى رسالة منه إلى (ارليه) بتاريخ ١٨ يونيو ١٨٥٥ - بقيام علاقات بينهما بخصوص مشروع القناة إلا أنه أعلن فى نفس الرسالة أن الشركة العالمية التى كلفه الوالى بتكوينها ليست مدينة لجمعية الدراسات التى قامت سنة ١٨٤٦ بأكثر مما تدين به لجميع من قاموا بأبحاث مشتركة أو فردية بخصوص المشروع منذ خمسين عاماً (٢) . وقد علق (ارليه) على انشقاق (دى لسبس) بقوله إنه « إذا استمر (دى لسبس) فى غيه وظل على اعتقاده بأن مشروع القناة

Oeuvres ... T. XII, p. 244.

(١)

Lettre de De Lesseps à Arlès en 1855 .

(٢)

De Lesseps · Souvenirs ... T. II. 231.

قد أصبح في جيبه بمجرد حصوله على الامتياز فإننا سنظل على تمسكنا بجمعية الدراسات أكثر من أى وقت مضى ، لأن المشروع ليس مصرياً أو تركيا بحسب؛ وإنما هو مشروع أوروبى بل وعالمى، ويجب أن تمتل الشركة التى تقوم بتنفيذه الدول التى يهمها المشروع ولا تكون منحة من فيض (سعيد باشا) لهذا أو ذاك من أصدقائه (١) .

وهكذا كان (ارليه) يعتقد أن الحصول على الامتياز من (سعيد باشا) ليس معناه أن نجاح تنفيذ المشروع قد صار مضمونا وذلك فى حين أن انجلترا لا تزال تقف موقف المعارضة الشديدة من مشروع القناة وتحاول إحباطه والقضاء عليه . وكان (ارليه) يرى أنه لاسبيل للقضاء على خطة انجلترا لعرقلة المشروع إلا بتعاون الدول فى تنفيذه على الأساس الذى قامت عليه جمعية الدراسات ؛ أما استئثار (دى لسبس) بتنفيذ المشروع فإن من شأنه زيادة حدة معارضة انجلترا الأمر الذى يهدد بفشل المشروع .

اسباب انشقاق (دى لسبس) :

إن تنكر (دى لسبس) لجمعية الدراسات ليدعوا إلى البحث عن الأسباب التى جعلته يذشق على الجمعية وبنسى ماضيه معها وصلاته بأعضائها وينكر ما قدمه له من بحوث كانت له عوناً فى نشاطه ومساعدته . وكان من الطبيعى أن يسرق (دى لسبس) الأسباب التى تبرر موقفه من جمعية الدراسات . ورغم أن (دى لسبس) أسر إلى أخيه (تبودور) فى ٢٦ فبراير ١٨٥٥ برغبته فى الانفصال عن السان سيمونين بدعوى أنهم قابلوا الإمبراطور وفدموا له مشروع تنظيم الشركة العالمية لقناة السويس قبل وصول (دى لسبس) إلى فرنسا إلا أن (دى لسبس) لم يستطع التمسك بهذه الحجة طويلا أو حتى المجاهرة بها ؛ ذلك

Lettre d'Arlès Dufour à Negrelli en 20 Juin 1855

(١)

Oeuvres T. XII, P. 245

أن الساك سيمونيين لم يقابلوا الامبراطور إلا بناء على طلب (دى لسبس) نفسه ، ولم يقدموا مشروع التنظيم إلا بعد ما طلب منهم الامبراطور ذلك ، كما أن تمسك (دى لسبس) بهذه الحجة قد يحمل معنى الإساءة إلى شخص الامبراطور ، ولذلك طفق (دى لسبس) يبحث عن ذريعة أخرى يستطيع أن يستند إليها في تبرير انشغاقه عن جمعية الدراسات ، وقد سنحت له الفرصة عند ما نشر (تالابو) في أول مايو ١٨٥٥ مقالا دعا فيه إلى توصيل البحرين المتوسط والاحمر بقناة غير مباشرة ، فاسرع (دى لسبس) وبعث في ٤ مايو ١٨٥٥ رسالة إلى البارون (دى بروك) أعرب فيها عن أسفه لاصرار (ارليه دوفور) على تأييد (تالابو) والتمسك بمشروع لا يرتضيه والى مصر بدعوى أن القناة غير المباشرة تخترق داخلية البلاد بدلا من أن تشفى البرزخ نفسه^(١) .

وقد أكد ذلك فنصل النمسا في مصر عند ما كتب إلى وزير الخارجية النمساوية في ١٧ مايو ١٨٥٥ أن تمسك (تالابو) بالمشروع غير المباشر للقناة كان من الأسباب التي جعلت (دى لسبس) يستبعد نهائياً مشاركة الأب (انفانتان) وأتباعه في تنفيذ المشروع^(٢) . ومع ذلك فقد عبر القنصل النمساوي في رسالته هذه عن أمله في عدم تأزم الأمور بين الفريقين وفي أن تنضم جمعية دراسات قناة السويس إلى الشركة العالمية التي أسسها (دى لسبس) ومعنى ذلك أن قنصل النمسا لم يكره في تعبير (تالابو) عن رأيه^(٣) بصدد القناة غير المباشرة مبرراً لهذا الانشغاق بين (دى لسبس) وجمعية الدراسات .

ومع ذلك فقد استمر (دى لسبس) يستند إلى هذه الحجة في رغبته في الانفصال عن جمعية الدراسات فكتب في ٢٨ يونيو ١٨٥٥ إلى البارون (دى بروك) وزير مالية النمسا بأن المقال الذي نشره (تالابو) في صحيفة (العالمين) في عددها الصادر في أول مايو ١٨٥٥ مؤيداً للمشروع غير المباشر أى توصيل البحرين بقناة تعبر النيل وتغذيها مياهه كان سبباً — كما يقول (دى لسبس) — في بلبلة الخواطر بشكل

(١) Roux : L'Isthme et le Canal de Suez, T. I, p, 234.

(٢) الوثائق النمساوية (الميكرو فيلم) De Huber a Boul en 17 Mai 1855.

(٣) أطر ٠ مشروع (تالابو) ص ١١٩

يدعو إلى الغضب إذ نتج عن ذلك أن صار البعض يعتقد أن حفر القناة أمر مستحيل التنفيذ ، واعتقد البعض الآخر أنه لا يمكن حفرها إلا بجهودات جبارة وتكاليف باهظة فوق الطاقة ، ولأنه أزاء اصرار (تالابو) على التمسك بالمشروع غير المباشر وتأييد بقية أعضاء الجمعية له باعتباره المشروع الوحيد الذى يمكن تنفيذه - وهو ما لا يريده والى مصر - فإنه (أى دى لسبس) يفضل قطع العلاقات بينه وبين جمعية الدراسات^(١) . كما تذرع (دى لسبس) بهذه الحججة للبارون (دى بروك) لتبرير عدم اختيار (ارليه) و (انفانتان) ضمن الأعضاء المؤسسين فى الشركة التى كان يسعى لتكوينها .

وقد أيد هذا الإدعاء عدد من الكتاب الذين دافعوا عن موقف (دى لسبس) رغم اعترافهم بأن تصرفه لا ينطوى على الوفاء أو الإخلاص ومن هؤلاء الكتاب (كورو Coureau) و (Micard) اللذان التمساه الإعتذار كما التمسها هو لنفسه لتبرير موقفه من جمعية الدراسات وتعليقه بتمسك (ارليه) وغيره من أعضائها بمشروع القناة غير المباشرة ، وهكذا أراد (دى لسبس) أن يدخل فى روع العالم أنه انفصل عن جمعية الدراسات من أجل مصلحة مشروع القناة نفسه لا من أجل مصلحة شخصية .

ولكن الحقيقة فى رأينا أن (دى لسبس) أراد أن يتخلص من جمعية الدراسات حتى يخلو له الطريق لخدمة مآربه ، ولقد كان (دى لسبس) متجنباً عند ادعائه « أن جمعية الدراسات ليس لها وجود وأنها قد أصبحت فى ذمة التاريخ وليس هناك ما يدعو إلى إحيائها مرة أخرى » فقد رأينا أن جمعية الدراسات كانت فى ذلك الوقت تقوم بنشاط ظاهر من أجل تنفيذ المشروع وتأييد (دى لسبس) فى مساعيه الأمر الذى يدل على حيويتها ، وليس أدل على نشاطها كذلك من أنها كانت فى ذلك الحين على وسك أن تعقد اجتماعاً فى باريس يحضره رؤساء المجموعات الثلاث للاتفاق على خطة بشأن مستقبل المشروع ، ثم إنه كيف تكون الجمعية

Lettre de De Lesseps à M. le Baron de Bruck à Vienne, (١)

de Londres, 28 Juin 1855.

(١٣ — قناة السويس)

في ذمة التاريخ في حين أنها كانت تبذل مساعيها لدى الحكومتين النمساوية والمصرية وتعد العدة للاجتماع في باريس عند عودة (دى لسيبس) من مصر ؟

ويذكر في القول بأن جمعية الدراسات « لا وجود لها » تقدم الجمعية بمذكرتها المعروفة إلى الإمبراطور (نابليون الثالث) في يناير سنة ١٨٥٥ وهي المدكرة التي أكدت فيها أنها لم يستقر رأيها بعد على الاتجاه الذي يجب أن تسير فيه القناة وأنه لا بد من اتمام البحوث للوصول إلى تحديد هذا الاتجاه ، وأنه من أجل الاستقرار نهائياً على اختيار اتجاه القناة كان في نية مهندسي جمعية الدراسات القيام بأبحاث مشتركة على الطبيعة وفي المنطقة التي سوف تشقها القناة على حساب الجمعية ، وذلك من أجل القضاء على اختلاف وجهات النظر بخصوص اتجاه القناة وهي العقبة الوحيدة الباقية قبل تكوين الهيئة التي سوف تنفذ المشروع (١) .

ولقد كان من الممكن بعد هذه الدراسة أن يفتتح أنصار القناة غير المباشرة وخاصة (تالابو) بوجهة نظر أنصار القناة المستقيمة ، خصوصاً وأن الأدلة التي يستند إليها (نجريللي) في أنه من الممكن توصيل البحرين بصناة مستقيمة لم يكن (نجريللي) قد قدمها بعد إلى جمعية الدراسات ، وقد عبر (نجريللي) نفسه عن اعتقاده بأنه من المحتمل موافقة أعضاء جمعية الدراسات جميعاً على المشروع المباشر لو ثبت لديهم أنه يمكن التنفيذ واعتقد أنهم سوف يسلمون بوجهة نظره ويؤيدون المشروع المباشر بعد أن يطلعوا على نتائج البحوث التي قامت بها مجموعته النمساوية في الخليج البيلوزي (٢) .

كما أن (نجريللي) بعد أن اطلع على المقال الذي نشره (تالابو) في صحيفة (العالمين) وأعلن فيه تمسكه بالقناة غير المباشرة استناداً إلى ظروف الخليج البيلوزي ، أعلن أن رأي (تالابو) بخصوص هذا الخليج إنما يمثل رأيه هو وحده ، حيث أن الدراسات التي قامت بها المجموعة النمساوية تحت إشرافه (أي إشراف نجريللي) على ساحل هذا الخليج قد فضت على كل شك في إمكان

Vienne, Musée Technique Arch. de Negrelli, Correspondance (١)
No. 1139.

Texte de la Conversation de Negrelli et Chancel . (٢)
De Lesseps Lettres, journal et Doc ... T I, p. 262-266

حفر قناة مباشرة ، ثم أعلن (نجريللى) أنه بصدد وضع مشروع مفصل على أساس بحوثه فى الخليج البيلوزى ، على أن يكون هذا المشروع موضع دراسة دقيقة بالاشتراك مع زملائه الفرنسيين والانجليز فى جمعية الدراسات ، وكذلك مع ليسان مهندس الحكومة المصرية (١) .

وهذا (أرليه) فى رسالة إلى (نجريللى) بتاريخ ٢٠ يونيو ١٨٥٥ يذكر أن جمعية الدراسات لم تصل إلى اتفاق نهائى بخصوص اتجاه القناة ، وأن مهندسى الجمعية لم يقوموا بدراسة المشروع إلا للتأكد من إمكانية حفر قناة تصلح للبلاحة البحرية وتقدير نفقات المشروع ، وأنه إذا كان (بولان تالابو) قد نشر رأيه الشخصى عن اتجاه القناة فلم يكن هذا إلا بدافع من الكتابات التى جاءت من مصر تؤيد المشروع المباشر ، وأنه لا يمكن أن يفرص أى مشروع مقدما على الشركة العالمية فإن ذلك مخالف للصواب سواء أكان هذا المشروع مباشراً أو غير مباشر ، «ورأى كرايك» ، كان ولا يزال حشد القوى والشخصيات المعروفة فى أوروبا ، وعند تنظيم الشركة العالمية فقط نصل إلى اتخاذ قرار بخصوص أى المشروعين أفضل وذلك بوضع المسألة بين أيدي أكثر الناس خبرة فى هذه المسائل (٢) .

وهكذا نرى أن جمعية الدراسات لم تصل إلى رأى نهائى لاختيار أى من المشروعين : المباشر أو غير المباشر وتفضيل أحدهما على الآخر ، وأنه إذا كان (تالابو) قد أيد المشروع غير المباشر فإنه كان يعبر عن رأيه وحده وليس رأى جمعية الدراسات كلها ، ولذلك فإن البارون (دى بروك) — رغم أنه كان من أنصار المشروع المباشر — فقد طالب (دى لسيبس) بادخال بقية أعضاء جمعية الدراسات كأعضاء مؤسسين فى الشركة الجديدة ، ولو كان يعلم أن دحوظهم سيضر بالمشروع لما ألح فى هذا الطلب ، كما أن (نجريللى) كان يعتقد أن بقية أعضاء

Vienne, 10 Juin 1855 : Lettre de Negrelli au Haut. I.V. (١)

Gouvernement General Lombardo Veneto, Verone.

Lettre d'Arlès l'ufour à Negrelli en 20 Juin 1855 . (٢)

Oeuvres ... T. XII p 238-239.

جمعية الدراسات سوف يقتنعون بالمشروع المباشر بعد اطلاعهم على الحجج التي تؤيده .

وثمة حجة أخرى تدحض ادعاء (دى لسبس) بأنه اشق على جمعية الدراسات تمسكها بالمشروع غير المباشر ، ذلك أن المادة السابعة من الامتياز الأول نصت على أنه « في حالة ما إذا فكرت الشركة في توصيل النيل بالقناة الرأسية (المباشرة) التي تحترق البرزخ . أو في حالة ما إذا سارت القناة بين البحرين في طريق غير رأسى (أى أصبحت قناة غير مباشرة تغذيها مياه النيل) فإن الحكومة المصرية تتنازل للشركة عن الأراضي غير المنزوعة التي يملكها الدومين للعام ... » (٥) .

معنى هذا أن (دى لسبس) رغم حصوله على عقد الامتياز لم يكن متأكداً لاهو ولا الوالى بما إذا كانت القناة سوف تكون مباشرة أو غير مباشرة ، ويؤيد هذه الحقيقة كذلك أن اللجنة الدولية عندما حضرت إلى مصر (في أواخر ١٨٥٥) درست ميناء الاسكندرية لاحتمال ألا يتم توصيل البحرين إلا بقناة غير مباشرة وتكون الاسكندرية حينئذ الميناء الذي ينتهى عنده أحد طرفى القناة ، كما أنه عندما ذهبت بعثة اللجنة الدولية لدراسة برزخ السويس أعلن فيهم (دى لسبس) باسم الوالى أن (سعيد باشا) لا يفرض عليهم مشروعاً معيناً وإنما ترك لهم حرية البحث والدراسة لاختيار أفضل المشروعات ، فلماذا لم تتح هذه الفرصة لجمعية دراسات قناة السويس ؟

لذلك يمكن القول بأن ادعاء (دى لسبس) بأنه انفصل عن جمعية الدراسات لتمسكها بالمشروع غير المباشر الذي لا يريده الوالى يستند على حجة واهية . وهذا ما أكدده أحد أنصار (دى لسبس) وهو (Micaud) ، ولذلك حاول أن يبحث عن ذريعة أخرى يبرر بها ابعاد (دى لسبس) للسان سيمونيين عن المشروع فقال (ميكار) إن بعض الحكومات الأوروبية والأحزاب السياسية في أوروبا لم تكن تميل لمساهمة السان سيمونيين في المشروع وإن اشتراك هؤلاء في المشروع كان —

(١) وزارة الخارجية : الكتاب الأبيض في تأميم شركة قناة السويس ، عقد الامتياز الأول .

في نظر بعض الشخصيات البارزة وهريين من ساسة أوروبا — سيؤدي إلى الإضرار بالمشروع^(١) ، ولعل (ميكار) استند فيما ذهب إليه إلى ماسبق ذكره من أن السكان سيموئين كانوا مكروهين من حكومات أوروبا كما كانوا مكروهين من حكومة فرنسا .

وإذا كانت ادعاءات (دى لسبس) لا تجد السند القوي لتأييدها فما هي الأسباب الحقيقية التي تكن وراء انشقاقه على السكان سيمويين ؟

لقد كشف (دى لسبس) عن دخيلة نفسه في إحدى رسائله إلى حماه (مدام دى لامال Mme. Delamalle) فقال في ٢٢ يناير ١٨٥٥ « انني اعترف بأن ما أطمح إليه هو أن أنسج وحدي كل خيوط هذا المشروع ، وبالاختصار لا أرغب في أن أقبل شرطاً من أحد بل غرضي أن أملي على غيري شروطي جميعاً^(٢) » . واستشهد (دى لسبس) بقوله قائلها له (محمد علي) ذات مرة . « قد كر يا صديقي أنه في مجرى حياتك إذا صادفك عمل عظيم هام لتقوم به فبجب أن تعتمد على نفسك فقط ، وإذا كنتما اثنين فواحد يكفي^(٣) » .

وهكذا نرى أن (دى لسبس) عندما انفصل عن زملائه أعضاء جمعية الدراسات لم يكن تدفعه المصلحة العامة أو الاختلاف على طريقة تنفيذ المشروع وإنما كان مدفوعاً بالمصلحة الشخصية ، فهي الأباية التي دفعت (دى لسبس) إلى الوقوف بهذا الموقف من زملائه القدامى أعضاء جمعية الدراسات ، حيث كان يخشى ألا تبرز شخصيته إذا وجد وسط مجموعة من الأفراد المشهود لهم بالكفاءة والمقدرة في العالم كله ، والذين اهتموا بالمشروع وبذلوا في سبيله جهوداً مضنية قبل أن يظهر هو على مسرح المشروع بعشرات السنين ، إذ يصير واجباً عليه - إذا وجد معهم - أن يسلم لهم القيادة وأن يتقاسم معهم مجد النجاح والفوز^(٤) ، ولكنه كان يتوق

Micaud Le Canal de Suez , p 87-89. (١)

De Lesseps Lettres, journal . . T. I. p. 109. (٢)

Op. Cit. p. 116. (٣)

Mazuel L'Oeuvre Geogr. de Linant, p. 338, (٤)

لأن يكون هذا المجد له وحده لا يشاركه فيه أحد . ويؤكد ذلك أن جمعية الدراسات عندما أحسّت بحقيقة نوايا (دى لسبس) في الالتحاق عنها خيل إليها أنها تستطيع استئلاته وترصيته بشراء الامتياز ، ولذلك عرضت عليه أن يننازل عن الامتياز لمصلحة الجمعية مقابل تعويض تدفعه له (١) ، إلا أن (دى لسبس) لم يكن يبيحت عن المال بقدر ما كان يبيحت عن المجد لخصه ولذلك رفض ما عرضته عليه جمعية الدراسات .

ولم يقتصر انشقاق (دى لسبس) عن جمعية الدراسات على إنكار ما أمده به من معونة وما وصّوه تحت تصرفه من أبحاث أنفقوا فيها كثيراً من الوقت والجدل وصل إهماله لتساؤلاتهم إلى درجة أنه لم يضع أحداً منهم أو من أنصارهم في قائمة الأعضاء المؤسسين في شركته ، اللهم إلا (نجريللي) و (دى بروك) ، فلم يدحلبها لا (انفانتان) ولا (تالابو) أو (ارليه) . هذا بينما كان أعضاء جمعية الدراسات في التنظيم الذي وضعوه للشركة يحتفظون بمنصب رئيس مجلس الإدارة (لفردينان دى لسبس) .

وعلاوة على ذلك فإن هؤلاء الذين اعترف الجميع بفضلهم على المشروع لم يدعوا إلى حفل افتتاح القناة (٢) ، مع أنه كان من الواجب أن يكرنوا في مقدمة المدعورين لبروا ثمرة شاركوا مشاركة فعالة في إنباتها .

وقد بذل (نجريللي) محاولة أخيرة للتوفيق بين (دى لسبس) وأعضاء جمعية الدراسات في سبتمبر ١٨٥٥ (٣) ، وذلك عندما اجتمع بمسيو (شانسل Chancel) مندوب (دى لسبس) في باريس ، وقد دافع (نجريللي) خلال هذه المحادثات دفاعاً قوياً عن جمعية الدراسات (٤) ؛ وأوضح للمندوب « دى لسبس » أن لأعضاء

(١) الوثائق المسوية (المكروفلم) :

No. 830, de Huber à Comte Bud, en 17 Mai 1855.

Bichier : L'Egypte de 1798 à 1900, p. 161. (٢)

Vienne : Musée Technique Arch. de Negrelli no. 1139 (٣)

Lettre de De Lesseps au Baron de Bück à Vienne, (٤)

la Chenaie en 28 Octobre 1855, piece-jointe.

الجمعية عذرهم في التسك بالمشروع غير المباشر حيث لم تصلهم بيانات تؤيد المشروع المباشر ، وأعرب عن اعتقاده بأنهم سوف يقتنعون بأفضلية المشروع المباشر وإمكان تنفيذه بسهولة ، وأنه (أى نجريللى) كان في انتظار حضور (دى لسبس) واجتماعه في باريس بأعضاء جمعية الدراسات ليعان على الجميع نتائج بحوث مجموعته في الخليج البيلوزى ، وهى البحوث التى تؤيد المشروع المباشر .

وقد أُلح (نجريللى) على مندوب (دى لسبس) بوجوب عدم إحداث انشقاق وتصدع بين العاملين من أجل مشروع القناة ، خصوصاً وأنه في مثل هذا المشروع العظيم ذى الأهمية البالغة يجب توحيد الجهود ، وأنه لا داعى لترك هيئة قائمة فعلاً (هى جمعية الدراسات) ، وتكوين هيئة جديدة .

ومع ذلك فإن هذه المباحثات لم تسفر عن نتيجة ، إذ ظل (دى لسبس) متمسكاً برأيه في أن جمعية الدراسات قد انتهت ، وأنه لا مبرر لإحيائها مرة أخرى .

وما هو جدير بالملاحظة أن كفة (دى لسبس) رجحت في هذا النزاع مع جمعية الدراسات لأنه كان قد حصل فعلاً على الامتياز من والى مصر ، ولم يكن منتظراً أن يجد أعضاء الجمعية التأييد في نزاعهم مع (دى لسبس) خشية أن يصاب المشروع بنكسة بعد ذلك التقدم الذى أحرزه بصدد الامتياز الأول .

وبعد انشقاق (دى لسبس) وشكره الجمعية الدراسات ، رفع (أنفانتان) رسالة إلى الامبراطور (نابليون الثالث) يشكو إليه (دى لسبس) « الذى أخفى عشر سنوآت من جهادنا في سبيل تحقيق المشروع الذى سلمته مستنداته في عام ١٨٥٤ »^(١) .

(١) دكتور محمد طلعت عيسى : انبعاث سان سيمون ص ١٨٩

كما كتب (أنفانتان) إلى (نيجريللى) « لقد كنت آمل أن تكون
قناة السويس عملاً من أعمال مدرسة (سان سيمون) ، وأن يتوج المشروع
باسمنا ، لقد كنت أحسب أن كل أتباعنا الأحياء سوف يجدون فيه العزاء الوحيد
للمتضحيات التي بدلوها في سبيل إيمانهم برسالتهم ، إنه ليعز على أن يتحول دورنا
إلى مجرد متفرجين (١) » .

ولسكن بعد مضي سنوات قلائل لم تلبث أن هدأت، نفس (أنفانتان) وصار
يعلن أنهم لا يستهدفون مصلحة شخصية ، « وإن خروج المشروع الذي درسناه
باعتباره ذا فوائد مادية وأدبية للإنسانية إلى حين التنفيذ سيجعلني أول من يبارك
الشخص الذي يقوم بتنفيذه ، فإنه لما يشيع السرور في نفسى أن يصير معاملاً
في المستقبل أن هذا المشروع العظيم بدا على يد أولئك الذين كان العالم يعتبرهم
فوماً خياليين ولو شق برزخ السويس — حق بدون مشاركتنا — فإن
علينا أن نحمد الله (٢) » .

وبدأنا المشروع بسير فداً في طريق التنفيذ التقى (مكسيم دى كان
Maxime de Camp) بالأب (أنفانتان) وسأله عن رأيه في مشروع القناة ،
فأجاب بقوله : « لقد كنت عجزاً مخزفاً عندما انتابني الحزن . . . فلم يحدث
شيء إلا بمشيئة الله ، وقد أخفق المشروع على أيدينا ، ولم تكن لدى القوة
لمواجهة أعداء المشروع سواء في القاهرة أم لندن أم الأستانة . . . والحمد لله
أن نجح (دى لسبس) في إتمام اقتران (توصيل) البحرين . . .
أما أنا فقد كنت أتوقع أن أغرق ومعى المشروع في بحيرة التماسح وليس
من المهم أن يصاب الأب (بروسير أنفانتان) بخيبة أمل ، ولسكن

(١) نفس المصدر .

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII p. (٢)
247-248.

المهم أن تشق قناة السويس ، وسوف تشق ، ولذلك فإننى أشكر (دى لسبس)
وأباركه (١) .

وهكذا نرى أن (انبانان) لم يحزن لاستئثار (دى لسبس) بتنفيذ المشروع
دون جمعية الدراسات ، بل كان يعتبر أن تنفيذ المشروع — مهما كان الشخص
الذى يقوم به — هو غاية مرادهم ، وأن التاريخ سيحفظ لهم جهودهم التى
بذلوها من أجله ، وهى جهود لا تنسى ، ولا يستطيع (دى لسبس) أن يمحوها
من سجلات التاريخ .

الفصل الثامن

ومى لسبس والامتياز الأول

وصول (دى لسبس) الى مصر :

بعد أن وصلت إلى (دى لسبس) الدعوة التي وجهها إليه (سعيد) للحضور إلى مصر ، حمل معه ما زوده به أعضاء جمعية دراسات قناة السويس من مذكرات وخطط وبحوث عن المشروع واتجه إلى مصر يحدوه الأمل في الحصول على امتياز حفر القناة .

وفي السابع من نوفمبر ١٨٥٤ وصل (دى لسبس) إلى الاسكندرية حيث استقبله الوالي استقبالا حارا وأكرم وفادته ، فكان (دى لسبس) لا يجلس إلا إلى جوار الوالي وقد « نشابت أيديهما يتداكران علاقتهما الماضية ويستعرضان ذكريات الصغر » على حد قول (دى لسبس) . ولم يشأ (دى لسبس) أن يفتح الوالي بخصوص مشروع القناة بل فضل بقاءه في طي السكتان إلى أن تسنح فرصة مناسبة حتى إذا عرص المشروع على (سعيد) تقبله واقتنع به اقتناعا تاما . ورغم تلك الصداقة الوطيدة وذلك الاستقبال الودى فقد كان (دى لسبس) يشعر بالقلق وهو في انتظار الفرصة التي قد تسنح لمفاتحة الوالي ، وكان (دى لسبس) في هذه الفترة يشعر بأنه من الواجب عليه أن يتصرف بمنتهى الحيلة والحذر ، ذلك أن صديقه (رويسنيرز) فنصل هولندية في مصر كان فدأبلغه أنه سمع (سعيدا) قبل توليه الحكم يقول إن أباه رفض الاقتراح الذي قدم إليه لحفر قناة في برزخ السويس بسبب المتاعب التي سوف تجرأ عليه انجذره ، وأنه (سعيد) عقب على ذلك بقوله إنه إذا ما تولى هو الحكم فإنه سوف يسير على نهج أبيه ، ومع أن هذه المبادرة كانت متباعدة للهمة إلا أن (دى لسبس) كان — رغم ذلك — على ثقة من النجاح^(١).

De Lesseps Souvenirs de 40 ans, T. II, p. 15-16, Lettres, (١)
journal ... T. I. p. 10-11,

وبحكم الصداقة بين (سعيد) وضيفه (دى لسبس) فقد دعا' الوالى صديقه لمرافقته فى الرحلة الصحراوية التى كان يعتزم القيام بها على رأس نحو عشرة آلاف من جنوده من الاسكندرية إلى القاهرة عبر الصحراء الغربية ، وقبل أن يتحرك (دى لسبس) مع ركب الوالى كان قد أعد مذكرة صنها عناصر الموضوع الرئيسية للاسترشاد بها فى الحديث مع سعيد . وأخذ (دى لسبس) يتحين الفرصة المناسبة لخلال الرحلة لمناقشة (سعيد) ، ولم يشأ أن يتعجل هذه الفرصة لأنها إذا لم تكن فرصة مناسبة تماما لمثل هذا الحديث فقد يقابل مشروعه بالرفض الحاسم من جانب الوالى بحيث يصبح من العسير معاودة الحديث عن المشروع مرة أخرى ، ولذلك كانت تصرفات (دى لسبس) تنسم بالحيلة والحذر^(١).

وقبل أن يفتح (دى لسبس) الوالى أراد أن يستغل الرحلة فى اجتذاب رجال الحاشية عليهم يهددون له السبيل ويعاونونه فى محاولته لإقناع الوالى بالمشروع . ففي ١٣ نوفمبر — وفى أثناء الرحلة — اجتمع (دى لسبس) (بدى الفقار باشا) الذى كان صديق الوالى منذ طفولته وعرض عليه مشروعه فاقنع (ذو الفقار) بأهميته لمصر ، ووعد (دى لسبس) بأن يستغل مكافته لدى الباشا لكي يهد له سبيل إقناعه^(٢).

وبدنا كان الركب يتقدم فى الصحراء صوب القاهرة أخذ (دى لسبس) يتحين الفرصة حتى حانت فى اليوم الخامس عشر من نوفمبر ١٨٥٤ . ويسرد (دى لسبس) قصة أضفى عليها بعض خيالاته عن ذلك اليوم الذى فاتح فيه الوالى بخصوص المشروع بقوله إنه « فى فجر ذلك اليوم كانت بعض أشعة الشمس قد بدأت ترسل أضواءها على الأفق . . وجأة ظهر قوس قزح فى ألوانه وقد امتد بين الشرق والغرب ، وإننى لأعترف بأننى أحسست حينئذ بقلبي يشتد خفقانه ، وحاولت ألا أدع نفسى تسترسل فى تلك الخيالات التى جعلتلى أرى فى امتداد قوس قزح بين الشرق والغرب مؤذنا باتحاد شطرى العالم : الشرقى والغربى ، ذلك الاتحاد

Courteau F. de Lesseps ... p 19.

(١)

De Lesseps : Souvenirs ... T. II p. 18.

(٢)

الذى ورد ذكره في بعض آيات الكتاب المقدس » ؛ وهكذا لمح (دى لسهبس) في هذه الرؤيا بشيرا بنجاح مشروعه ، «وبتأثير قوس قزح اعتقدت أن هذا اليوم لن يمر دون الوصول إلى قرار حاسم بخصوص مشروع قناة السويس » .

ثم قدم الوالى فقطع على (دى لسهبس) سلسلة حبالاته التى استرسل فيها «وحياها الوالى بجملة وصالته . . ثم تركته لانتناول لإفطارى مع (ذى الفقار باشا) وحاولت أن أظهر للوالى كيف أن الجواد الذى اهدانيه يقفز ففترات فوية، فلوبت عنانه ناحية الحاحز الحجرى الذى بناه الجنود ، وففز الجواد فوفه ورحب بى حتى وصل إلى خيمتى ، وهكذا ترين (يقصد مدام دى لامال التى وجه إليها هذه الرسالة) أنه لعل هذا الحق من جانبى كان من أسباب الموافقة والتأييد اللذين لقيهما مشروعى ، فقد ارتفع منزلى فى نظر القواد . . وفى الساعة الخامسة (مساء) امتطيت جوادى مرة أخرى وعدت إلى حيمة الباشا متخطياً الحاجز الحجرى مرة أخرى ، فتألق وجهه وانبسبت أساريره ، وامسك بيدي وأبقاها فى يده ، واجلسنى بجواره على أريكته ، وكنا بمفردنا ، وعن طريق فتحة الخيمة كان فى استطاعتى رؤية الشمس وهى تميل للغيب ، وهى التى أثارتنى عند شروقها فى الصباح ، فأحسست بالطمأنينة والثقة وشرعت أتحدث عن المشروع الذى كان ذا أثر حاسم فى مستقبل . وكانت أفكارى عن القناة تتمثل امامى واضحة ، وبدأ لى تنفيذها من السهولة بحيث صرت أعتقد تمام الاعتقاد اننى سوف انجح فى إقناع الوالى بالمشروع .

وعرضت المشروع دون أن أخوض فى تفاصيله ، وإنما كان اهتمامى موجهاً إلى إبراز الحقائق الأساسية والحجج التى صنتها مذكرتى والتى كنت قد حفظتها عن ظهر قلب ، وأنصت إلى الباشا باهتمام ورجوته ان يسأل ما يشاء من الإيضاحات فأثار جملة اعتراضات كنت أجيب عليها لإجابات شافية ، ثم قال لى : « اننى مفتتح بمتروعتك ، وسوف يبحث وسائل تنفيذها فيما تبقى من أيام الرحلة ، ويمكنك ان تعتبر المسألة منتهية ، وتستطيع أن تعتمد على » (١)

(١) De Lesseps Souvenirs .. T II, P. 28-26, Lettres (١)
journal ... T. I, P 18-19.

هذه هي القصة التي رواها (دى لسبس) عن مفاتيحه لسعيد بخصوص مشروع القناة ولم يشارك احد (دى لسبس) هذه الرواية لأن الوالى كان بمفرده — كما يقول (دى لسبس) — أثناء هذا الحديث .

و قد تأثر كثير من الكتاب بهذه الرواية ، واعتبروا — لذلك — أنه من المضحك أن يتمكن (دى لسبس) بهذه السهولة من الحصول على ما كانت تساوم عليه الحكومات دون حدودى منذ عشرات السنين ؛ فكأنما — على حد قول بعضهم — كسب (دى لسبس) الموقعة في ذلك اليوم (١٥ نوفمبر ١٨٥٤) بإيمان رجل وشخصيته ، وصداقة قديمة ووثيقة حصان^(١) .

إلا أننا سوف نرى بعد حين أن أسباب موافقة سعيد على مشروع (دى لسبس) كانت أعمق من ذلك بكثير .

ولم ينم (دى لسبس) ليلته ، بل عكف على تدوين آرائه وإعداد المذكرة التي طلبها منه الوالى عن المشروع ، وقد أتم (دى لسبس) هذه المذكرة في نفس اليوم (١٥ نوفمبر) ، وفي هذه المذكرة ضرب (دى لسبس) على « الأوتار الحساسة^(٢) » وعرض للحجج التي من شأنها أن تفنّع (سعيداً) بالمشروع وفائدته .

بدأ (دى لسبس) مذكرته المؤرخة في ١٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ببيان أن مشروع توصيل البحرين المتوسط والآخر كان — لأهمية وفائدته — موضع اهتمام حكام مصر الطام من أقدام العصور ، منذ عهد (سيزوستريس) إلى (بونا برت) و (محمد على) ؛ وأن القدماء نجحوا في توصيل البحرين بطريق غير مباشر بواسطة النيل ، وتبع (دى لسبس) باختصار تاريخ القناة بين البحرين في العصور المختلفة .

وانتقل (دى لسبس) بعد ذلك إلى الحديث — في مذكرته — عن الفوائد

(١) سونفيلد : حياة السويس ، ترجمه أحمد حاكى ص ٣٤

(٢) Sabry, M. : L'Empire Egyptien sous Ismail, P 71. (٢)

العظيمة التي يمكن أن تحنى من وراء المشروع وذلك حتى يقتنع به الوالى عن يقين فأوضح أن شق برزخ السويس من شأنه أن يساعد — أكثر من أى عمل آخر — على المحافظة على كيان الدولة العثمانية ، وأن يتبت لأولئك الذين يعتمدون أنها على وشك الانهيار أنها ما زالت تتمتع بحياة منمرة وتستطيع أن تضيف صفحة حافلة إلى سجل الحضارة العالمية ، وقد كان (سعيد) يخشى انهيار الإمبراطورية العثمانية وما فديترتب على ذلك من احتمال احتلال إنجلترا لمصر مشاركة منها فى اقتسام تركية (الرجل المريض) مع بقية الدول الأوروبية ، ولذلك كان من المنتظر أن يؤيد (سعيد) مشروع القناة باعتبار أنه سيؤدى إلى المحافظة على الإمبراطورية العثمانية . وانتقل (دى لسبس) فى مذكرته بعد ذلك إلى الحديث عن حجة أخرى لإقناع (سعيد) وتهذئة المخاوف التي قد تساوره من ناحية إنجلترا لتمسكه بسياسة أبيه (محمد على) فبين (دى لسبس) أن حفر القناة واتضاح أهميتها للدول الأوروبية سيجعل هذه الدول تسعى للحيولة دون استيلاء دولة ما عليها مثلها فى ذلك مثل المضائق ، فقد تساءل (دى لسبس) : « لماذا اجتمعت حكومات الغرب وقررت المحافظة على حقوق السلطان فى ملكية القسطنطينية ؟ ، ولماذا اصطدم كل من حاول تهديد هذا الوضع بقوة أوروبا المسلحة ؟ (ويقصد روسيا فى حرب القرم) ، ذلك أن الطريق بين البحر المتوسط والبحر الأسود له من الأهمية البالغة ما يجعل الدولة الأوروبية التي تستولى عليه متفوقة على جميع الدول الأوروبية الأخرى ، وقادرة على الإخلال بحالة التوازن الدولي التي يهتم العالم كله بالمحافظة عليها ... فاذا ما أنشئ فى نقطة أخرى من الإمبراطورية العثمانية مركز مماثل لهذا المركز أو أكثر منه أهمية ، وإذا أصبحت مصر طريقا لتجارة العالم بشق برزخ السويس فانه يصير هناك حالتان متاثلتان فى الأهمية (المضائق وفناة السويس) ، وفيما يختص بالطريق الجديد فان الدول الأوروبية الكبرى سوف تعتبر ضمان حياده مسألة جوهرية ضرورية خفية أن نستولى عليه لإحداها فى يوم من الأيام . »

واستعرض (دى لسبس) فى مذكرته — باختصار — آراء كل من (لوبر) مهندس الحملة الفرنسية بخصوص القناة المباشرة و (لينان دى بلفون) الذى نادى بشق قناة مستقيمة بين البحرين ، وهون (دى لسبس) على الوالى

من صعوبة تنفيذ المشروع كما أوضح النتائج التي سوف تتب على تنفيذه من حيث اختصار أكثر من نصف المسافة التي تفصل الهند عن المناطق الهامة في أوروبا وأمريكا ، ودعم (دى لسبس) وجهة نظره في هذا الخصوص بكشف يبين المسافة بين كل من موانئ أوروبا وأمريكا وبين برمباي عن طريق القناة المقترحة بين البحرين وعن طريق المحيط الأطلسي ورأس الرجاء الصالح ومقدار الفرق بين الرحلتين ، « هذه الأرقام تغني عن كل تعليق ، فرى تدل على أن الأهم الأوروبية جميعا بل والولايات المتحدة الأمريكية كذلك يرمها فتح قناة السويس للملاحة كما يرمها المحافظة على حياد هذا الطريق حيادا كاملا مصانا . ولا شك أن مسألة الحياد هذه كانت مهم (سعيداً) كل الأهمية ذلك لأن ضمان الدول لحياد القناة يستتبعه حتما ضمان الدول لحياد مصر ذاتها حيث تصبح مصر تحت حماية الدول الكبرى فيكون ذلك بمثابة ضمان لبهاء حكم مصر له ولذريته من بعده (١) .

ولم جانب المحافظة على كيان الدولة العثمانية و ضمان حياد القناة أحد (دى لسبس) في مذكرته يضرب على وتر حساس آخر ببيان أن مشروع القناة لو نفذ فانه سوف يضيفي المجد والخلود والثروة على والى مصر ، « فانه لا يوجد عمل يمكن مقارنته — من حيث العظمة والفوائد التي تترتب عليه — بالعمل الذي أعرضه ، فما أعظم المجد الذي سيضيفه هذا العمل على عهدك ، وما أوسع سبل الغنى والثروة التي ستندفن على مصر ، إن أسماء الملوكة الممريين الذين تتادوا الأهرامات — عنوان العظمة البشرية — ستضئل أمام اسم الأمير الذي ينسق قناة السويس ، فانه سيظل مباركا على مر العصور إلى أبد الآبدين .

ولخص (دى لسبس) الفوائد الأخرى التي سوف تعود من وراء حفر القناة ، وهي « ضمان الخليج إلى مكة دواما وبسهولة ويسر لسكافة المسلمين ، وتقدم الملاحة بالسفن البخارية وتشجيع الأسفار لمسافات بعيدة ، وتقصير المسافة بما يقرب من ثلاثة آلاف ميل بين حوص البحر المتوسط وسمال أوروبا وبين البلاد المتاخمة

(١) دكتور محمد سكري : مصر والسودان ص ٤٥ ،

Shukry · Ismail and Slavery in the Soudan, P. 19.

للبحر الأحمر والخليج الفارسي وشاطئ أفريقية الشرق والهند وسيام وجزر
الفلبين وأستراليا .

ورغم أن انجلترا كانت في ذلك الوقت تعارض بسدة مشروع حفر قناة بين
البحرين ، فقد حاول (دى لسبس) أن يدخل في روع الوالى أنها لا بد وأن ترغب
في شق القناة كما ترغب فرنسا بل وأكثر باعتبار أن انجلترا صاحبة أضخم أسطول
ولاهمية منتجاتها الصناعية واتساع علاقاتها التجارية ، ولأن الخط الحديدى بين
الإسكندرية والسويس لا يمكن أن يبنى وحده بسد احتياجات التجارة .

وحاول (دى لسبس) فى ختام مذكرته استئثاره (سعيد) للاسراع بالموافقة
على تنفيذ المشروع فأشار إلى قناة أخرى توشك أن تنافس قناة السويس وهى
قناة « بناما التى تعد العدة فى أمريكا فى الوقت الحاضر لحفرها لىكى تصل بين
المحيطين الأطلسى والهادى » ونبه (دى لسبس) الوالى إلى الخطر الذى يهدد
التجارة العالمية ومستقبل الامبراطورية العثمانية من جراء شق قناة بناما قبل فناة
السويس ، مع أن قناة بناما تصادف بسبب طبيعة الأرض صعوبات لا وحد
لمثلها أمام قناة السويس (١) .

ويعيب بعض الكتاب على (دى لسبس) فى مذكرته هذه — أنه كان مغرقا
فى التفاؤل ، وأنه من أجل تحقيق غرضه بالحصول على موافقة الوالى على المشروع
لم يصور المشروع على حقيقته وإنما كما تخيله هو ، فأرود من الأدله ما يوصله
إلى غرضه حسب وأظهر المشروع بالصورة التى تروق له ، وأنه لذلك حاول أن
يهون للوالى أمر تنفيذ المشروع فلم يظهر له أن ثمة صعوبات تعترض تنفيذه ،
وبعضها صعوبات فنية بسبب عدم الاستقرار على مشروع بذاته لتوصيل البحرين،

De Lesseps : Souvenirs ... T. II, P. 30-34, Lettres, (١)

Journal ... T. I, P. 20-25.

الوثائق النمسية (الميكرو فيلم) مرفق بخطاب دى لسبس إلى (هوبر) قنصل النمسا فى
مصر بتاريخ ٢ ديسمبر سنة ١٨٥٤ .

وبعضها صعوبات سياسية تتمثل في معارضة انجلترا لمشروع توصيل البحرين ،

والى جانب ذلك فان هذا الفريق من الكتاب يأخذون على (دى لسبس) عدم دقته في تقدير نفقات حفر القناة وكذلك في تصوير الفوائد التجارية التي ستعود من وراء حفرها والتي استوحاها من الخيال ، حيث أنه تنبأ بمرور ثلاثة ملايين من الأطنان سنوياً بالعناة ، وهذا الرقم لم يمرر بالقناة إلا بعد إحدى وعشرين سنة من افتتاحها (١) .

لأنه إذا كان هؤلاء الكتاب يأخذون على (دى لسبس) إحقاق الصعوبات التي تكثف المشروع عن الوالى ، فقد كان (لى لسبس) عذره في ذلك — باعترا ف هؤلاء الكتاب أنفسهم — ذلك أنه لو التزم الصدق في تصوير المشروع وبين الصعوبات التي تعترضه لبت الخوف في نفس الوالى وجعله يتهيب من الإقدام على تنفيذه ، وإنما ركز (دى لسبس) اهتمامه الأكبر لإقناع (سعيد) بالضرب على الأوتار الحساسة « التي كان الممكن أن تؤثر على الوالى وتقنعه بالمشروع ، وفي مقدمتها الحصول على تأييد من فرنسا له في توسيع نطاق استقلاله عن الدولة العثمانية ، ذلك الاستقلال الذي سوف يتدعم بعد حفر القناة لأنها ستفصل بين مصر وبمبة بلاد الدولة العثمانية ، هذا علاوة على زيادة ثروة البلاد فيتدعم استقلالها وكذلك ضمان الدول الحياد ممر تبعاً لضمين حياد القناة ، ثم ما سوف يضعه تنفيذ المشروع على والى مصر من مجد و ثروة (٢) .

ثم اتخذ ركب الوالى طريق النيل في سفن بخارية ، وأعدت (لى لسبس) سفينة خاصة ، وفي صباح الحادى والعشرين من نوفمبر ١٨٥٤ قرأ (دى لسبس) على (سعيد) المذكرة التي أعدها بخصوص مشروع القناة ، كما تلا عقد الامتياز

Beaty · De Lesseps of Suez, P. (١)

Sabry : L'Empire Egyptien Sous Ismail, P. 71. (٢)

فوافق عليه (سعيد) ، وفي ٢٣ نوفمبر سأل الوالى (دى لسبس) عن المهندس الذى يرى أن يعهد اليه بالدراسات والبحوث التمهيدية فطلب (دى لسبس) أن يعهد بهذه المهمة إلى (لينان) لما عرف عنه من اهتمام بمشروع حفر قناة بين البحرين ودراساته الدقيقة المفصلة التى قام بها فى منطقة برزخ السويس ، على أن ينضم إليه المهندس (موجل Mougel) .

وفى الحادية عشرة من مساء ٢٣ نوفمبر وصل الركب إلى بولاق ، وظل الركاب فى سفنهم حتى الصباح حين اتجه إلى (قصر المسافرين) (بيت حسن كاشف) بحى السيدة زينب وهو القصر الذى أعد لنزوله ، وقد كان هذا القصر مقراً لاجتماعات المجتمع العلمى على عهد الحملة الفرنسية . وفيه اجتمعت اللجنة التى عهد اليها (بونابرت) بدراسة مشروع توصيل البحرين برئاسة (لوير)^(١) . وهكذا جعلت الصدقة من المكان الذى شهد بحوث القناة أيام الحملة الفرنسية هو نفس المكان الذى يشهد - بعد خمسين عاماً - تحقيق المشروع ، وفى طريقه إلى حى السيدة زينب عرج (دى لسبس) على ميدان الأزبكية ومر على (لينان) وأبلغه أن مشروع القناة الذى طالما راود خيال (لينان) قد أصبح حقيقة واقعة بعد الفرار الذى اتخذته الوالى بالموافقة على تنفيذه .

وكان طبيعياً أن يحاول (دى لسبس) - وقد حصل على موافقة الباشا على المشروع - أن يتعرف موقف انجلترا وهى الدولة التى كانت تناصب فكرة القناة العداء ، ولذلك - وبناء على رغبة الوالى - قام (دى لسبس) بزيارة القنصل الانجليزى (بروس Bruce) فى ٢٤ نوفمبر ١٨٥٤ لسبر غوره ومحاولة معرفة موقف دولته من المشروع بعد أن يخطر به موافقة الوالى عليه ، ودام اجتماع (دى لسبس) بالقنصل الانجليزى ساعتين ، وقد أعلن بروس فى هذا الاجتماع أنه ليس فى استطاعته - حتى ذلك الوقت - التحدث باسم حكومته التى وعدت باحاطتها عليها بزيارة (دى لسبس)^(٢) له ، إلا أن (بروس) - كما يقول دى لسبس)

(١) الاس الأبوى : عصر اسماعيل ج ١ ص ٣٣٤ - ٣٣٥ .

(٢) Seifed-Dean : England's Opposition to Suez Canal Project, (٢)

لم يتردد في التعبير عن رأيه الشخصي ومفاده أنه طالما لا يظهر في المشروع أى تدخل أو نفوذ من جانب أية دولة ، وإذا كان تنفيذه سيعتمد على رموس أموال حرة ، فإنه لا يترفع أن تعارضه حكومته ، فأكد (دى لسبس) للفنصل أن هذا ما سيكون ، وأنه إذا ما تخلى المشروع عن الصعوبات السياسية التي تعترضه فإن تنفيذه سوف يصبح سهلاً ميسوراً فلا يبق أمام (دى لسبس) سوى العمل على تدبير رموس الأموال اللازمة لتنفيذ المشروع ، ووعده (دى لسبس) الفنصل الإنجليزى بأن يرسل إليه صورة من مذكرته التي رفعها للوالى ، ومشروع عقد الامتياز (١) ،

ولا شك أن رغبة (دى لسبس) في إبلاغ الفنصل الإنجليزى تطورات مشروع الفنساء لدليل على الأهمية التي كان يعلقها (دى لسبس) والوالى على موقف إنجتلره من المشروع ، حيث كانت ترى الاكتفاء بالطريق البرى حصراً بعد أن بدأ تنفيذ الخط الحديدي في عهد (عباس) ولولا ذلك لاكتفى الوالى بدعوة الفنصل الإنجليزى مع بنية فئاضل الدول الأخرى إلى الاجتماع الذى عقد في القلعة في الخامس والعشرين من نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وهو الاجتماع الذى أعلن فيه الوالى رسمياً على فئاضل الدول أنه قرر شق قناة في برزخ السويس وأنه قد عهد إلى (دى لسبس) بتشكيل شركة من أصحاب رموس الأموال من جميع الجنسيات وأن هذه الشركة قد منحت حق تنفيذ المشروع واستغلاله .

ويذكر (دى لسبس) أن قرار الباشا كان موضع ترحيب من جميع الفئاضل اللهم إلا فنصل إنجتلره الذى بدا عليه الخلق وهو يستمع إلى هذا القرار .

وفي يوم ٢٥ نوفمبر زار (دى لسبس) كذلك فنصل النمسا (هوبر) الذى أعلن اهتمام حكومته بشق قناة بين البحرين وأن لديه تعليمات من حكومته بنأيد مشروع القناة .

ولم يقنع (دى لسبس) بالزيارة التي قام بها للفنصل الإنجليزى في ٢٤ نوفمبر بل بعث إليه كذلك في ٢٧ نوفمبر بمذكرة أرفق بها صورة من مذكرته التي رفعها إلى الوالى بخصوص مشروع القناة والمؤرخة في ٢٥ نوفمبر ١٨٥٤ ، وقد حاول

(دى لسبس) فى مذكرته التى وجهها إلى القنصل الإنجليزى لإقناعه بمثل لإنجلترا بالفوائد العظيمة التى سوف تعود على دولته أكثر من أى دولة أخرى من وراء حفر القناة ، إذ أن القناة ستؤدى إلى رواج التجارة وازدهار الصناعة وتقدم الملاحة البحرية لكل أقطار العالم ، وستكون على جانب كبير من الفائدة بالنسبة لإنجلترا على وجه الخصوص لأنها تتمتع بمركز أفضل من غيرها بالنسبة لضخامة أسطولها وتزايد إنتاجها الصناعى واتساع علاقاتها التجارية (١) .

كما حاول (دى لسبس) فى مذكرته إلى القنصل الإنجليزى أن يهده من مخاوف إنجلترا ، فبين للقنصل أن مشروع القناة لن تظهر فيه امتيازات خاصة لدولة من الدول بل ستكون الشركة التى تقوم بتنفيذه شركة عالمية يساهم فيها مكثبون من جميع الأقطار على قدم المساواة .

وحاول (دى لسبس) أن يدعم مركزه بالاستناد إلى تأييد القنصل الفرنسى (ساباتييه Sabatier) فذهب القنصل الفرنسى لزيارة الوالى فى ٢٨ نوفمبر وهنأه على قراره الخاص بتنفيذ المشروع الذى كانت الحكومة الفرنسية تتوق دائماً لتنفيذه ، ثم اختتم (ساباتييه) حديثه بعبارة وصفها (دى لسبس) بأنها « كانت ضرورية لشهد أزر الباشا موقفه » ، إذ كان (دى لسبس) يرى أن الوالى فى حاجة إلى التأييد حتى لا يتأثر بمعارضة إنجلترا فيتراجع ويتخلى عن تمسكه بالمشروع (٢) .

ولم يلبث (سعيد) أن منح (دى لسبس) فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ عقد الامتياز الأول بحفر قناة السويس .

الامتياز الأول (٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤) :

رغم أن (دى لسبس) حصل على امتياز حفر القناة فى الظروف التى عرفناها

De Lesseps : Souvenirs de 40 ans, T. II, p. 63, Lettres, (١)

journal ... T. I, p. 45.

Ibid.

(٢)

في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ فإن والى مصر لم يصدّر العقد الرسمي إلا في ١٩ مايو ١٨٥٥ أى بعد مضي ستة أشهر تقريباً ويرجع تأخير صدور العقد الرسمي إلى أنه كانت لا تزال هناك صعوبات لا بد من تذليلها سواء أكان ذلك في المجال الفني أم السياسي، فكان لا بد من عمل دراسة أخرى في برزخ السويس ومناقشة مشروع توصيل البحرين وإمكانيات تنفيذه ؛ وهي نفس البحوث التي كانت تنوى جمعية دراسات قناة السويس القيام بها ، كما كانت هناك من الناحية السياسية معارضة الحكومة الإنكليزية ، وكان من المحتمل لو صدر العقد الرسمي منذ بداية الأمر أن تتحول إلى معارضة رسمية قد تسبب في فشل المشروع كلية ، وكان (دى لسبس) لا يريد أن يحسم هذه المعارضة في نظر والى حتى لا يتراجع عن تنفيذ المشروع^(١) .

ومما تجدر ملاحظته بشأن الامتياز الأول الذي أعطى إلى (فرديناند دى لسبس) أنه كانت له نصوص ثلاثة : أولها ذلك النص الذي أرسله (دى لسبس) في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ إلى (أرليه دوفور) لىكي يبلغه بدو ٥ إلى جمعية دراسات قناة السويس لتذيعه في أوروبا ، وقد وصل هذا النص إلى (أرليه) في ١٥ ديسمبر وأبلغه هذا إلى (نجريللى) في ٢٠ ديسمبر ، وهو موجود ضمن الوثائق المكسيكية^(٢) بالمحفوظات النمسية حيث رفعه (نجريللى) إلى الأرشيدوق (فرديناند مكسميليان) في ٢٦ فبراير ١٨٥٥ ، كما نشر (بود Baude)^(٣) صورة من هذا النص ضمن مقال له عن برزخ السويس والقناة بين البحرين ظهر في (صحيفة العالمين) في عددها الصادر في ١٥ مارس ١٨٥٥ ، وهذا النص المذكور يتكون من تسع مواد فقط إذ لا نجد فيه المواد ٨ و ٩ و ١٠ من النص النهائي المعترف به رسمياً سواء أكان ذلك من الحكومة المصرية أم من شركة القناة .

(١) Crabites The Spoilation of Suez, p. 29.

(٢) الوثائق المكسيكية هي الأوراق الخاصة بالأرشيدوق (فرديناند مكسميليان) شقيق إمبراطور النمسا والذي صار إمبراطوراً على المكسيك ، وهذه الأوراق موحودة ضمن وثائق دار المحفوظات النمسية نفسها .

(٣) La Revue des Deux Mondes, XXVe. année, Second

Scie, T. IX, 15 Mars 1855.

أما النص الثاني للامتياز فقد أرسله (دى لسبس) إلى ممثلى الدول المختلفة فى مصر وأبلغه هؤلاء إلى حكوماتهم ، ومنهم قنصل الولايات المتحدة الذى وافى حكومته بصورة من هذا النص بتاريخ ٦ فبراير ١٨٥٥ ؛ وهذا النص يتكون من عشر مواد ، إذ تنقصة المادتان ٩ و ١٠ من النص النهاى (١) .

أما النص للثالث فهو الذى ورد فى الوثائق التركية بالمحفوظات التاريخية كما نشره (دى لسبس) فى مجموعة الوثائق التى نشرها فى أغسطس ١٨٥٥ ، وهذا النص هو الوحيد الذى كانت تعترف به شركة القناة ، وهو يتكون من اثنتى عشر مادة (٢) .

(١) كان (دى لسبس) قد بعث فى ٢ ديسمبر ١٨٥٤ خطاب إلى (ادون دى لىون) قنصل الولايات المتحدة الأمريكية فى الاسكندرية أبلغه فيه اعرام الولى شى وفاة فى مرزخ السوبس ، وارفى بخطابه مذكرته إلى الولى المؤرخه فى ١٥ نوفمبر وكذلك 'ترجه للامتنار الأول ؛ وقد حاول (دى لسبس) فى خطابه إلى القنصل الأمريكى الاشارة مما سوف يعود على الولايات المتحدة الأمريكية خصوصاً من فوائد مدجه توصيل البحرى المتوسط والأحمر وأعرب (دى لسبس) عن أمله فى أن يقبل أصحاب رؤوس الأموال من الأمريكيين على المساهمة فى شركة القناة عند ما يشرع فى تكوينها : الأوراق الأمريكية .

Lettie de Lesseps à M. Edwin de Leon, du Caire le 2 Dec. 1854,
Despatches from U. S. Consuls in Alexandria, No. 19, Alex.,
Egypt. February 6th. 1855.

(٢) نصت المادة الأولى على أن تسمى (دى لسبس) (الشركة العالمية لقناة السويس البحرية) لحفر وإدارة القناة ؛ ونصت المادة الثانية على أن الحكومه المصریه هى التى تعين مدير الشركة ؛ وحددت المادة الثالثة مدته ابتداء من سنة ١٨٥٥ عاماً من يوم افتتاح القناة ؛ ونصت المادة الرابعة على أن 'تمتع الشركة بمجاناً الأراضى اللارمه والتى لا تمتلكها أفراد ؛ وقسمت المادة الخامسة أرباح الشركة بين الحكومه المصریه (١٥ / ١٠) والشركة (٧٥ / ١٠) والأعضاء المؤسسين (١٠ / ١٠) ، واستمرت المادة السادسة أن تكون الرسوم التى يجيها الشركة مقابل مرور السفن بالنسبة متساوية ، والسبب لجمع الدول ؛ وبمضى المادة السابعة بنارات الحكومه للشركة عن أراضى الدومين العام غير المرعرة والتى ستلزمها شى طريق مائى بين الدلتا والبرزخ ؛ ونصت المادة الثامنة على أن يعهد لمسيو (لينان) بتحديد الأراضى المنوطة للشركة ووجوب دفع الأهالى رسوماً عن رى أراضهم من ترعة الماء العذب التى ستحفرها الشركة ؛ وجمعت المادة التاسعة للشركة تسهيلات فى الاستفادة من الماحم والمحاجر الأميريه دون دفع رسوم ، ولعماء ما تسورده الشركة من الخارج من آلات من الجمارك ؛ ونصت المادة العاشرة على أن 'تحل الحكومه المصریه محل الشركة بعد انتهاء مدة الامتياز =

وفد جاء في مقدمة هذا الامتياز أنه « حيث أن صديقنا (مسيو فردينان دى لسبس) قد لفت نظرنا إلى الفوائد التي تعود على مصر من وراء توصيل البحر المتوسط بالبحر الأحمر بقناة تصلح لملاحة السفن الكبيرة ، وحيث أن جنابه قد بين لنا أن في الإمكان تأسيس شركة لتنفيذ هذا المشروع بحيث يساهم فيها أصحاب رموس الأموال من شتى الأمم . وإذ قد مالت معروضاته رضانا وصادفت قبولنا فقد أصدرنا أمرا هذا بمنح جناب صديقنا المشار إليه (رحمة مخصوصة) لتأسيس وإدارة شركة عامة تنشئ قناة تخترق برزخ السويس على شرط أن تؤدي الشركة المذكورة فورا لأصحاب الأراضي ثمن أراضيهم التي تؤول منهم لأجل المنافع العامة ، وأن تتولى الشركة بنفسها أو بالواسطة جميع الأشغال التي يقتضي المشروع لإجرائها ، وأن تخضع الشركة في كل الأمور للشروط المحددة في المواد التالية »

ولإن النظر إلى هذه المواد ليبدل على سخاء الحكومة المصرية في منح التسهيلات والامتيازات مع إغفال حقوق مصر مما جعل هذا الامتياز كثير المآخذ ، إذ أقبح مصر في التزامات كان وراء كل كلمة منها أطماع ووراء كل فقره تأويل ، وكان يجدر بوالى مصر أن يتخذ الحيطة لذلك^(١).

فلم يذكر عقد الامتياز (لدى لسبس) من صفة سوى أنه صديق للوالى ولذلك رأى البعض^(٢) أنه ما كان يحوز منح امتياز مشروع صخم كمشروع قناة السويس لنسخص « كل ما يحمله من مؤهلات بخصوص المشروع أنه صديق للوالى » حيث

= مع تعويض الشركة ، واسترطبت المادة الحادية عشرة وحبو تصديق الوالى على الطسام الأساسى للشركة وأى تعديل بدخل عليه وكذلك قائمه الأعضاء المؤسسين . ووعد الوالى فى المادة الثانية عشرة بأن سدل معونه الصادقة ومعونه موظفه لتنفيذ المشروع . واشترط (سعيد) فى حتام الامتياز ضرورة الحصول على موافقه السلطان قبل المشروع فى العمل لتنفيذ المشروع .

(الوزائى التاريخيه : الأوروى التركيه : دوسيه ٣ - ١٥ - ٢ ، صورة ترجمه المؤرخ ٣ رمضان ١٢٧١ هـ (١٩ مايو ١٩٥٥) .

(١) شوبنيلد : فناء السويس — ترجمه احمد خاكى (الباب الثانى من تأليف المترجم) .

(٢) دكتور مصطفى الحفناوى : فناء السويس وشكلاها المعصره ج ١ ص ١٣٨

لم يكن (دى لسبس) مهندساً ولا من رجال المال والأعمال ، علاوة على أنه لم يكن ممثلاً لشخصية معنوية كبيرة كؤسسة أو شركة تكون قائمة قبل منح الامتياز .

إلا أن (دى لسبس) كان في الواقع - وكما رأينا في الفصل السابق - يمثل جمعية دراسات قناة السويس صاحبة الجهود والمساعى الكبيرة من أجل المشروع وأنه جاء إلى مصر للحصول على امتياز حفر القناة لحساب هذه الجمعية .

كما أنه ما كان يجوز أن تقوم الشركة باستغلال القناة بعد حفرها بل كان من الواجب أن يقتصر عمل الشركة على حفر القناة وإقامة المنشآت اللازمة لها على أن تحتفظ مصر لنفسها بحق إدارتها واستغلالها ، بل كان يجدر بالحكومة المصرية أن تشق القناة على حسابها كما كان يريد (محمد على) ، أو كان من الممكن طرح عملية الحفر في منافسة عالمية ويعهد بالمشروع إلى الشركة التي تستوفى الشروط .

وإلى جانب ذلك فإن بعض مواد الامتياز الأول فقد انطوت على إجحاف كبير بمصر وإهدار لحقوقها ، كتنازل الحكومة المصرية عن الأراضي اللازمة للقنوات وملحقاتها بدون مقابل ، كما نصت المادة الثامنة على وجوب أن يدفع الأهالي رسوما مقابل انتفاعهم في رى أراضيهم بترعة الماء العذب التي سوف تحفرها الشركة ، وهذا نص يدعو إلى العجب والدهشة ، إذ كيف يستساغ أن يدفع المصريون ثمن المياه التي تروى أراضيهم مع أنها مستمدة أصلاً من النيل الذي يحرق في بلادهم . وإذا كان من الممكن تبرير هذا الإجراء بأن الشركة سوف تتكبد نفقات في حفر ترعة الماء العذب وأنها لذلك لابد وأن تحجب رسوما لتعويض هذه النفقات ، فإنه يمكن الرد على ذلك بأن الشركة إن تحفر قناة الماء العذب خصيصاً من أجل رى الأراضي الزراعية وإنما من أجل توصيل المياه الصالحة للشرب إلى المنطقة التي سوف تجرى فيها أعمال حفر القناة الملاحية حتى يتيسر العمل والمعيشة للعمال المشتغلين فيها ، فترعة الماء العذب تعتبر أصلاً ضرورة لازمة لكي تستطيع الشركة لإنجاز مهمتها وحفر القناة الملاحية بين البحرين . وقد أعفيت الشركة كذلك — (بمقتضى المادة التاسعة) — من دفع رسوم استخراج المواد اللازمة لأعمال القناة والمنشآت التابعة لها من المناجم والحاجر الأميرية ، كما منحت

الشركة حق استيراد الآلات والمهمات من الخارج دون أن تؤدي عنها رسوما جمركية .

إلا أن أهم نقد يمكن أن يوجه إلى هذا الامتياز هو أنه لم يتعرض صراحة لحياذ العنائة المزمع حفرها أو تنظيم هذا الحياذ والاتفاق عليه بين الدول ، وكل ما في الأمر أن إطلاق اسم « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » على الشركة يفيد أن المشروع صفة عالمية ، ومعنى هذا أن الاكتتاب والمساهمة في هذه الشركة سوف يتاح لجميع الأفطار لتجنب حصول دولة ماعلى امتياز في إدارة شركة القناة^(١).

كما نصت المادة السادسة على أن رسوم المرور بالقناة سوف تكون متساوية بالنسبة لسفن جميع الدول ولن تختص إحداها بميزة خاصة على غيرها من الدول^(٢) إلا أن (سعيدا) لم يحصل سلعاً على ضمان الدول لحياذ القناة كما كان يطالب (محمد على) ، ومن المرحح أن إرجاء مسألة الحياذ يرجع إلى أن (دى لسبس) كان من رأبه تأجيل الحصول على موافقة الدول على حياذ القناة إلى ما بعد إنشاء القناة وبجابهة الدول بالأمر الواقع ، لأن إقحام المشروع قبل تنفيذه في مفاوضات بين الدول الأوروبية مع اختلاف وجهات نظرها قد يؤدي إلى فشل المشروع كاية .

وفد أجمعت الآراء على أن الامتياز الأول قد تضمن كثيراً من الامتيازات والمنح السخية لشركة القناة ، فقد علق (دى روشق de Rossetti) قنصل توسكانا في مصر على هذه الامتيازات بقوله في تقرير رفعه إلى وزير خارجية فلورنسه بتاريخ ٣ ديسمبر ١٨٥٤ وأرفق به نسخة من الامتياز الأول: « لست في حاجة لأن أظهر لمعالكم مقدار الامتيازات التي منحها سمو الوالى فإنها عظيمة

Shukry Kh Ismail and Slavery in the Sudan, p 16 (١)

(footnote).

(٢) دكتور عبد الله رشوان: المركز الدولى لعماء السويس وبعثاتها ص ٥

الفائدة لمسيو (دى لسبس) وللشركة المزمع تأسيسها ، ولم يحدث مطلقاً أن ظفر أى شخص بمثل هذه المميزات العظيمة وبمثل هذا السحاء من أية حكومة كانت (١) ... ،

أما قنصل النمسا (هوپر) فإنه لم يشأ التعليق على هذا الامتياز على اعتبار أنه امتياز مؤت لجن صدور موافقه حكومة الباب العالى عليه ، ولو أنه كان يرى فى نفس الوف أنه إذا تقرر تنفيذ المشروع فإنه يجب أن توضع موضع الاعتبار آراء خبراء أوروبا المختصين وعلى الأخص الإيطاليين والهولنديين باعتبارهم أكفأ المهندسين فى المنشآت المائية (٢) .

بل إن (دى لسبس) نفسه فى رسالة منه إلى رئيس تحرير جريدة (التيمس) يقول إن « الشركة قد حصلت من الحكومة المصرية على أكثر مما أعطت ، وإنما (أى الشركة) مدينة لوالى مصر ليس بالشكر لحسب بل وبالامتنان العظيم (٣) » .

ومع ذلك فإن الامتياز الأول قد أقر لمصر ببعض الحقوق ، كحق تعيين مدير الشركة ، وإنشاء تحصينات دفاعية على حسابها فى منطقة القناة ، والحصول على نسبة ١٥٪ من أرباح الشركة سنوياً ، ثم الاستيلاء على القناة ومنشآتها استيلاء تاماً عند انتهاء مدة الامتياز ، كما أن الامتياز لم يذكر شيئاً عن العمال المصريين ولم ينص على تعهد الحكومة بتزويدهم أو ضرورة اشتراكهم فى أعمال القناة بطريق السخرة (٤) . وعلى كل حال فهذه حقوق مشروعة لمصر وهى كذلك حقوق متواضعة إذا قيست بالامتيازات التى حصلت عليها الشركة .

ولقد أضفى الامتياز الأول على مشروع القناة الذى عهد إلى الشركة بتنفيذه

(١) Sammarco Precis ... T. IV, P. 93-94.

(٢) الوثائق المسمونة (المكروالم) No. 1927, de Huber à Comte Buol le 5 Decembre 1855.

(٣) Lettre de De Lesseps à l'Editeur du (Times) à Londres, de

Pari-, le 30 Octobre 1855 · Lettres, journal, T. I, P. 280.

(٤) شو نيلد ؛ فناه السوسى — ترجمه احمد خاكي ص ٧٧ .

صفة (المرفق العام) حيث نصت مواد هذا الامتياز على أن المشروع يستهدف سد حاجة عامة هي الملاحة البحرية والنهرية والتشرب والرى ، كما أقرت المادةالبة حق تدخل الحكومة المصرية فى أعمال الإدارة كمتعين مدير الشركة ، ونصت المادة السادسة على أن يكون تحديد تعريفه المرور بالقناة بالاتفاق بين الشركة والحكومة المصرية ، كما حتمت المادة الحادية عشره عرض النظام الأساسى للشركة على الحكومة المصرية والحصول على موافقتها عليه وعلى أى تعديل يراد إحدا له عايم فى المستقبل ، كما كان للحكومة المصرية حق المدخل لتحقيق المساواة بين المنتفعين بهذا المرفق حيث نصت المادة السادسة على وجوب نساوى الدول جميعا فى دفع رسوم المرور فى القناة وعدم جوار حصول أى من الدول على امتياز خاص . ولما كان ذلك فقد أضفت الدولة على المشروع بعض مظاهر السلطة العامة مثل التنازل عن بعض الأراضى المملوكة للدولة ومنح الشركة بعض التسهيلات فى المناجم والمحاجر والحمارك مما يؤكد صفة المرفق العام .

وفد ترتب على ذلك كله أن صار اتفاق الشركة مع الحكومة ما هو إلا عهد التزام بإنشاء وإدارة مرفق عام ، وتلجأ الدول إلى هذه الطريقة — طريقة الالتزام أو الامتياز المعروفة فى القانون الإدارى — لإنشاء المرافق العامة ، ولذا تلجأ الدولة إلى هذه الطريقة فى تنفيذ المشروعات وإنما تضيف على المتعاهد معها صفة النيابة عنها فى القيام بعمل كان يجب عليها أن تقوم به هى أصلا^(١) . ولذلك فانه لا مبرر لما ذهب إليه (ساماركو) من أن (دى لسبس) انتزع لنفسه اختصاصات ليست من حقه قانونا عندما اعتبر نفسه وكيلًا عن الوالى^(٢) ، فمن المرحح (أن دى لسبس) اعتبر نفسه وكيلًا عن الوالى بحكم أن الحكومات هى التى تتمتع بسلطة إنشاء المرافق العامة سواء أكان ذلك بنفسها أم بطريقة الالتزام المذكورة ، وأن هذه الطريقة الأخيرة تجعل من الشركة صاحبة الالتزام نائبة عن الحكومة فى هذا العمل . ولما كان ذلك يهتم (ساماركو)^(٣) (دى لسبس) بتحرير النص التركى للاعتماد الأول عند

(١) دكتور السيد محمد مدنى : تأميم قناة السويس من الناحية القانونية ص ١٠٥-١١٣

Sammarco Precis ... T. IV, p. 82.

Ibid.

(٢)

(٣)

ترجمته إلى الفرنسية ، إذ بينا تنص مقدمة النص التركي على إعطاء (دى لسبس)
« رخصة مخصصة » وردت في الترجمة الفرنسية عبارة « Pouvoir Exclusif »
ولعل المقصود من هذه الترجمة أن هذه السلطة الخاصة الممنوحة (لدى لسبس)
سلطة قاصرة عليه وبذلك لا يكون ثمة تحريف في الترجمة الفرنسية عن الأصل التركي.

وعلى الرغم من العيوب التي شاب الامتياز الأول فانه مما يسترعى الانتباه
أن هذا الامتياز لم يسقط عن شركة الفناء جلسيتها المصرية ، ذلك أن الشركة تقرر
تكوينها على النحو الذي تطلبه مانح الالتزام ، ولما كانت الحكومة هي مانحة الالتزام
والمنشئة لشخصية الشركة القانونية فان ذلك كله يجعل الشركة تتمتع بالشخصية
المصرية وتخضع للقوانين المصرية^(١) ، ولقد استندت الحكومة المصرية إلى هذا
الاعتبار عندما أصدرت قرارها بتأميم شركة القناة في ٢٦ يوليو ١٩٥٦ ، فكان
عملها هذا عملاً مشروعاً من أعمال السيادة استخدمت فيه حقوقها القانونية .

موقف الدول من الامتياز :

وفي ٢ ديسمبر بعث (دى لسبس) إلى (هوبر) قنصل النمسا برسالة أرفق بها
مذكرته إلى الوالي المؤرخة في ١٥ نوفمبر والتي بين فيها (دى لسبس) الفوائد التي
سوف تعود على النمسا وألمانيا من وراء شق القناة ، متشيراً إلى أن البارون
(دى بروك) يمثل النمسا في آستانة شارك منذ عشر سنوات في الأعمال الخاصة
بأبحاث القناة إيماناً منه بأهميتها^(٢) ، وقد وافى القنصل النمساوي حكومته في ٢ ديسمبر
بتفاصيل ما حدث بين الوال و (دى لسبس) بخصوص المشروع ، وبين أن
(دى لسبس) ينوي أن يضيف على المشروع صفة عالمية لكي يتجنب الصعوبات
السياسية وعلى الأخص من جانب إنجلترا ، إذا ظهرت في المشروع صبة
قومية وأصاف القنصل النمساوي إلى ذلك أن سعيد باشا سوف يسعى من أجل
الحصول على موافقة السلطان على المشروع وأنه يعول كثيراً على تأييد ممثل النمسا

(١) دكتور السيد محمد مدني : تأهين شركة مياه السويس من الماحية القابو به ص ١١٥

(٢) الوثائق النمساوية De De Lesseps à Huber le 2 Dec, 1851,

في الاستانة للنجاح في هذا المسعى^(١) .

أما (بروس) فنصل انجلترا فلهذه أن حكومته تعارض مشروع القناة فقد أسرع عصب في صدور الامتياز في ٣٠ نوفمبر يحذر الوالى من تنفيذ المشروع على أساس أنه مشروع ضخم بالنسبة لموارد البلاد ، كما أن القناة قد تخرج من سيطرة الحكومة المصرية^(٢) ، وبدلاً من مشروع القناة اقترح القنصل الإنجليزي على الوالى مد الخط الحديدى إلى السويس . وأبدى (بروس) في تقرير له إلى حكومته في ٣ ديسمبر ١٨٥٤ — مخاوفه من النتائج التي تترتب على شق القناة حيث كان يرى أن حفر القناة سوف يؤدى إلى ازدياد النساط التجاري بين أوروبا والبلاد الواقعة على ساحل البحر الأحمر مما قد يؤدى بالدول الأوروبية إلى إنشاء مراكز لها في هذه البلاد فيقوم صراع بين الوطنيين والأجانب يتخذ ذريعة للتدخل المسلح تكون نتيجته احتلالاً دائماً وكان (بروس) يحشى أن يكون هذا مصير مصر ذاتها^(٣) .

واستمر (بروس) يعارض المشروع لدى (سعيد) ليس فقط على أساس أن الامتياز يجعل السلطة مركزة في يد فرد واحد هو (دى لسبس) بل حاول كذلك إثارة مخاوف الوالى من النتائج التي سوف تترتب على حفر قناة ملاحية بالنسبة لخطورة منح شركة « فرنسية » حق امتلاك أراض قد تكون نواة مستعمرة فرنسية كبرى . وإلى جانب ذلك فقد بنى (بروس) معارضته على أساس الخطر الذى سوف يتعرض له مثل هذا الطريق الذى يخترق دولة لا تملك ضمان المحافظة على حياده ، فذكر في خطاب إلى وزير خارجية إنجلترا بتاريخ ٢٠ فبراير ١٨٥٥ « إن اعتراضى الذى أبرزته لوالى مصر هو أنه بدون ضمان كاف لحياد القناة فإن

(١) الوثائق النموية (الميكرو فيلم) . De Hüder à Buol le 2 Dec, 1854 .

Husny : Le Canal de Suez, p. 236.

(٢) F. O. From Bruce to Clarendon, 3 1d. Dec. 1854, Scifed-

Dean : Euglan's Opposition ... p. 29.

Husny : Le Canal de Suez, p. 235-239,

(٣)

القناة اذا ما أنشئت سوف يكون ضررها على مصر أكثر من نفعها (١) .

أما الحكومة الفرنسية فقد أرادت أن تشد أزر (سعيد) في موقفه من مشروع القناة فأعتمدت عليه في ديسمبر ١٨٥٤ بوسام (جريدة الشرف) من أجل مرافقته على امتياز مشروع القناة (٢) وعهدت إلى قنصلها (ساباتيه) بأن يقلد الوالى الوسام ، وفي يوم ٢٢ ديسمبر ألقى (ساباتيه) أمام سعيد وهو يقلده الوسام كلمة عبر فيها عن شعور الامبراطور (نابليون الثالث) لإزاء والى مصر وأوضح أن هذا الانعام ليس فقط تعبيراً عما يكنه الامبراطور نحو الوالى الذى يعرفه ويقدر صفاته الشخصية ، ولكنه كذلك دليل على شعور الامبراطور الطيب نحو مصر ذاتها ونحو المشروعات والأعمال الإصلاحية والتنظيمية التى يقوم بها سعيد إتماماً لما بدأه أبوه (محمد على) .

وأكد (ساباتيه) فى خطابه أن الإمبراطور — من أجل نجاح هذه المشروعات (ومنها مشروع القناة) — لن يرضى على (محمد سعيد) بتشجيعه بل وبمعاونته (٣) .

وقد رد سعيد على الامبراطور (نابليون الثالث) بمناسبة هذا الانعام معبراً عن امتنانه وشكره ، مؤملاً أن ينال من الامبراطور التأييد الكامل لمشروع توصيل البحرين وهو المشروع الذى أوضح (سعيد) أنه سوف يعود بالفائدة على تجارة وصناعة الدول الأوروبية جميعاً والذى عهد بتنفيذه إلى شركة عالمية استمراراً لسياسة أبيه فى الاهتمام بالمشروعات العامة (٤) .

موقف السان سيمونين من الامتياز :

وما دمتا بصدد الحديث عن الامتياز الأول فانه يحدر بنا أن نعرف رأى

(١) الأوراق الإنجليزى بدار الوثائق التاريخى ، F. O. 78-1156, No. 2.

From Bruce to Clarendon, 20 February 1855.

Sabry : L'Empire Egyptien Sous Ismail, p. 57. (٢)

De Lesseps . Lettres, journal ... T. I, p. 78-79 (Journal à (٣)

Mme. Delamalle, le 22 Dec. 1854.

Ibid, p. 88 (à Mme Delamalle le 5 Janvier 1855), Roux, (٤)

J. Ch.: L'Isthme et le Canal ... I, p. 258.

السان سيمونيين في هذا الامتياز ، فانه بعد أن وصلت أباؤه إلى جمعية دراسات قناة السويس عن طريق (ارليه دوفور^(١)) عبروا عن غبطتهم بالوصول إلى هذه النتيجة بمثل هذه السهولة ، ففي رسالة بتاريخ ٢٧ يناير ١٨٥٥ عبر (دوفور فيرونس) لزميله (نجريللى) عن سروره ورضاه عن الامتياز الذى حصل عليه (دى لسبس) والذى أرفق (دوفور) بخطابه صورة منه ، إلا أن الأمر الذى كان يلقى (دوفور) من هذه الخطوة هو أن الذى حصل على الامتياز شخص (فرنسى) « مما يجعل المشروع يبدو كأنه مشروع فرنسى بحث ويهم الفرنسيين وحدهم ... » فيفقد مشروع القناة الصفة التى كان السان سيمونيون يريدون أن يبدو بها منذ البداية وذلك بأن يظهر كمشروع عالمى تتم به أقطار أوروبا جميعا وليس كمشروع فرنسى محسب فلا يحدف الخطر بالمشروع بسبب استئثار الإنجليز ضده على نحو ما استنتجته (دوفور) - كما قال - من المقالات التى نشرتها جريدة (التيمس) وكلها ضد مشروع القناة ، وذلك عندما كان الرأى العام الإنجليزى يخشى أن تنسخر فرنسا وراء مشروع القناة لىكى تثبت أقدامها فى مصر وتضع البلاد تحت سيطرتها مثلما فعلت فى الجزائر . وهكذا لم يجد السان سيمونيون فى الامتياز من عيب سوى أنه - كما يقول (دوفور) - صدر لشخص بمفرده لاهيئة تتمثل فيها الدول الأوروبية كما هو الحال فى جمعية دراسات قناة السويس^(٢) . وليس أدل على رضا السان سيمونيين عن الامتياز الأول فى ذاته وعماء فيه من مواد وما تضمنته من تسهيلات وامتيازات من أنهم فكروا فى تحويل هذا الامتياز إلى جمعية الدراسات بدلا من (دى لسبس) وحده ، وعرضوا ذلك على (دى لسبس) مقابل تعريضه بمبلغ كبير من المال ، إلا أن (دى لسبس) رفض العرض بعد أن صار هدفه الاستئثار بالمشروع دون جمعية الدراسات^(٣) .

(١) سبقت الإسارة فى ص ١٧٩، ٢١٣ إلى أن (دى لسبس) بعث بصورة من هذا الامتياز إلى (ارليه) فوصلته فى ١٥ ديسمبر ١٨٥٤ وأبلغها بدوره إلى بقية أعضاء جمعية الدراسات .
 (٢) الوثائق المحسوبة Lettie de Dufour à Negrelli le 27 Jan. 1855.
 (٣) الوثائق المحسوبة No 830, de Huber à Comte Buol le 17 Mai 1855

رحلة (دى لسبس) الاستكشافية في برزخ السويس .

ذكرنا أن الوالى (محمد سعيد) منح (فردينان دى لسبس) في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ الامتياز بحفر قناة السويس إلا أنه لم يصدر العقد الرسمى الذى يحول (دى لسبس) حقراً قانونية إلا بعد ستة أشهر تقريباً (في ١٩ مايو ١٨٥٥) ذلك أن الوالى - رغم رغبته في إتمام مشروع القناة - لم يشأ أن يصدر الفرمان الأول إلا بعد أن يحيط به ببعض الضمانات سواء أكانت هذه فنية من حيث ضرورة التأكد من إمكانية تنفيذ المشروع ، أم سياسية من حيث عدم إثارة صعوبات مع الدول . ولتوفير التجهيزات الفنية طلب الوالى من (دى لسبس) أن يشرع في دراسة منطقة البرزخ لمعرفة إمكانات تنفيذ المشروع ، وطلب (دى لسبس) من الوالى أن يأذن لمهندسيه (لينان) و (مارجيل) برفاقته في رحلته الاستكشافية التي أزمع القيام بها إلى منطقة البرزخ فقد كان (دى لسبس) على علم بخبرة (لينان) بالمنطقة التي سوف تشقها القناة بعد الدراسات والبحوث العديدة التي قام بها (لينان) في هذه المنطقة سنوات طويلة فيقول (دى لسبس) « إن (لينان) يعرف البرزخ شبراً شبراً إذ قام فيه عدة مرات بدراسات تتم عن علم وذكاء وهذه الدراسات هي أساس رحلتنا الاستكشافية ، ولذلك فإنه من الصعب الاستغناء عن معاونته والاستعانة بغيره في مسألة تقرير اتجاه القناة البحرية الملاحية وترعة الماء العذب المتفرعة من النيل (١) » ولقد نزه (دى لسبس) في مذكرته المؤرخة في ١٥ نوفمبر عام ١٨٥٤ بالأعمال التي قام بها (لينان) في مشروعات القنرات عامة ومشروع القناة بين البحرين على وجه الخصوص ، عندما قام ببحوث عديدة في منطقة البرزخ وفكر قبل غيره في شق قناة مباشرة تصلح للملاحة السفن الكبيرة بين الفرما والسويس (٢) .

أما (مارجيل) فقد كانت له خبرة واسعة بالمشآت المائية ، كما قام ببحوث

Linant : Mamoires sur les principaux ... p 237 (Lettre (١)

de De Lesseps à Arlès Dufour en 16 Jan. 1855)

Voisin . Le Canal de Suez ... , T. I, p. 6.

(٢)

عديدة عن التيارات البحرية والرواسب الساحلية ، وكان (موجيل) علامة على ذلك يؤمن بإمكان شق قناة في برزخ السويس بسهولة .

ورغم أن الوالى حاول أن يئنى (دى لسبس) عن اصطحاب (موجيل) مع (لينان) في هذه الرحلة الاستكشافية لصعوبة التوفيق بينهما ، إلا أن (دى لسبس) أصر على اصطحابهما معاً نظراً لأهمية المشروع (١) .

وإذا كان (دى لسبس) قد اصطحب معه كلا من (لينان) و (موجيل) إلا أن (لينان) هو الذى تقدم الركب لإمامه وخبرته الواسعة بكل أنحاء البرزخ خصوصاً وأنه كان يحمل معه دراساته وبحوثه ومعاييسه التى قام بها وحطته التى وضعها وغير ذلك من الأعمال التى أنجزها وحده أو بالاشتراك مع (وردالو) أحد مهندسى جمعية دراسات قناة السويس ، كما عرفنا فى عام ١٨٤٧ ، وكذلك خريطته التفصيلية للبرزخ ، وكانت هذه الأعمال جميعاً هى المرشد الذى اهتدى به (دى لسبس) ومن معه فى أثناء هذه الرحلة (٢) .

وفى ٢٣ ديسمبر ١٨٥٢ غادر (دى لسبس) ومن معه القاهرة وبصحبتهم القنصل الفرنسى (ساباتيه) متجهين إلى السويس حيث قاموا بدراسة ميناء السويس ومدى صلاحيته لتسكون عنده إحدى نهايتى القناة بين البحرين ، وفى ٣١ ديسمبر اتجهت البعثة نحو الشمال متتبعة آثار القناة القديمة التى كانت تصل النيل بالبحر الأحمر فى العصور السالفة ، وفى الطريق كان (دى لسبس) يجتمع برفاقه لتبادل الآراء بخصوص مشاهداتهم أثناء الرحلة ومناقشة وجهات النظر المختلفة بشأن الأبعاد التى ستكون عليها القناة المزمع حفرها ، ومحاولة تكوين فكرة مبدئية عن تكاليف المشروع ، وعندما وصلوا إلى بحيرة التمساح فى ٢ يناير ١٨٥٥ اقتنع (دى لسبس) بصواب رأى الذى نادى به (لينان) لإنشاء ميناء داخلى على بحيرة التمساح ، واستمر الركب فى طريقه نحو الشمال حتى وصل إلى القرما فى

De Lesscps Souvenirs ... T. II, p. 82, Lettres, 'journal (١)

... T. I, p. 67

Linant Memoires sur les Principaux Tr. p. 237, Mazuel (٢)

L'Oeuvre Geogr. de Linant, p. 340.

١٠ يناير ١٨٥٥ وبذلك انتهت الرحلة وعادوا منطقة البرزخ عائدین إلى القاهرة
ف، صلوها في ١٥ يناير (١) .

وقد افتتح (دى لسهبس) بعد زيارته للبرزخ بأى حفر فناة تصل بين البحرين
لم يعد نهائياً موضع شك ، ولكن كان الواجب عليه كذلك أن يفصل في موضوع
اختيار أحد المشروعين لتوصيل البحرين (المباشر أو غير المباشر) وتفضيله على
آخر من حيث سهولة التنفيذ وتفوق المزايا بالنسبة للإحالة والاستغلال ، وقد
عهد (دى لسهبس) بهذه المهمة — مهمة المفاضلة بين المشروعين المباشر وغير
المباشر — إلى المهندسين (لينان) و (موجيل) (٢) ، فعهد إليهما — بمجرد عودته إلى
القاهرة — بعمل دراسة شاملة عن المشروعين وإظهار المزايا أو العيوب والصعوبات
التي تحيط بتنفيذ كل منهما، وحدد (دى لسهبس) تعليماته إلى (لينان) و (موجيل)
في تسعة عشر بنداً لكي ينتجوا على أساسها المهمة التي عهد إليهما بها (٣) ، ولكن
يتخذ من هذه التعليمات أساساً لوضع (مشروع تمهيدى) لتوصيل البحرين .

وفي هذه التعليمات طلب (دى لسهبس) من (لينان) ر (موجيل) بحث مدى
صلاحية ميناء السويس كمدخل للقناة على البحر الأحمر والأعمال التي يلزم القيام بها
في هذه المنطقة ، ثم تحديد الاتجاه الذي تسير فيه القناة من السويس إلى البحيرات
المره ومنها إلى بحيرة التمساح ، والأعمال التي يجب تنفيذها لإنشاء ميناء داخلي
على هذه البحيرة الأخيرة ، ثم تحديد اتجاه سير القناة من بحيرة التمساح إلى بحيرة
المنزلة والأعمال الضرورية التي يلزم تنفيذها على طول بحيرة المنزلة أو في داخلها ،
وبحث مدى صلاحية مصب الفرع البيلوذى القديم ليسكون منفذاً للقناة على البحر
المتوسط وتحديد الأعمال التي يجب القيام بها في هذه المنطقة حتى يمكن مواجهة

De Lesseps . Lettres, journal .. T. I, p. 79-122. (١)

Desplaces . Le Canal de Suez, p, 24. Roux, J Ch. (٢)
L'Isthme ... I. p. 259.

Instruction à MM Linant et Mougel, pour le projet d'un (٣)
Canal Maritime de la Mer Rouge à la Méditerranée et d'un
Canal d'Alimentation dérivé du Nil, Caïre en 15 Jan. 1855 ;
De Lesseps . Souvenirs ... T. II, p. 123.

الاعتراضات التي تثار في وجه المشروع على أساس تراكم الرواسب عند فم القناة على البحر المتوسط ، وعهد (دى لسبس) إلى (لينان) و (موجيل) بتوجيه عناية خاصة في تقريرهما إلى هذه النقطة بالذات والاستناد في إبداء رأيهما على أداة قوية وإحصاءات دقيقة .

ولقد طالب (دى لسبس) منهما أيضاً بمحاولة تقدير تكاليف حفر القناة الملاحية تقديرًا مبدئيًا والمدة اللازمة لشق هذه القناة حتى تصبح صالحة للإبحار ، وكذلك دراسة مشروع ترعة الماء العذب المتفرعة من النيل وتكاليف حفرها والمدة التي يستغرقها حفرها . كما عهد (دى لسبس) إلى (لينان) و (موجيل) بدراسة التلال الرملية القائمة في البرزخ والتأكد مما إذا كانت متحركة بحيث تهدد القناة بين البحرين بالانطمار في المستقبل ، وطلب (دى لسبس) من المهندسين كذلك إبداء رأيهما في الأدوات والمهمات التي تلم لأعمال الحفر واقتراح طريقة استحضرها والجهة التي تحلب منها بسهولة وبأقل التكاليف . وفي ختام تعليماته كلف (دى لسبس) (لينان) و (موجيل) بتقديم مشروع تمهيدى للقناة مرفقاً برسم تفصيلية في أقرب فرصة ممكنة (١) ، فقد كان (دى لسبس) يريد العودة إلى أوروبا ليعرض على الرأي العام الأوروبي نتائج مساعيه وجهوده في مصر ولكي يستطيع اقناع الرأي العام في أوروبا بتأييده وتأييد مشروعه أراد (دى لسبس) أن يساهم إلى أوروبا محوطاً بمختلف الوسائل التي تمكنه من إقناع الرأي العام بالماء روع وعظمته وفائدته وإمكان تنفيذه (٢) . وبعد أن عهد (دى لسبس) إلى (لينان) و (موجيل) بهذه المهمة الهندسية الفنية عاد مصر في ٢٧ يناير ١٨٥٥ إلى القسطنطينية لكي يبدل من أجل المشروع جهوداً سياسية دبلوماسية بالحصول على موافقة حكومة الباب العالي على الامتياز الذي منحه له الوالي في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ .

* * *

Ibid, p. 123-127

(١)

Desplaces Le Canal de Suez, p. 25'

(٢)

Roux, J. Ch. L'Isthme ... T. I, p. 259.

المشروع التمهيدى (Avant-Projet)

وينبأ (دى لسبس) ببذل مساعبه فى القسطنطينية أتم (لينان) و (مرجيل) بحوثهما ووضعوا المشروع التمهيدى الذى طلبه (دى لسبس) منهما ، وسلباه اليه فى ٢٠ مارس ١٨٥٥ وكان قد عاد إلى مصر من القسطنطينية منذ ١٥ مارس . وقد عبر (دى لسبس) عن ارتياحه ورضاه عن محتويات المشروع التمهيدى^(١) ، فقد صار فى إمكانه الاعتماد على هذا التقرير الفنى فى إفتتاح أصحاب رءوس الأموال والفنيين فى أوروبا بوجهة نظره بخصوص هذا المشروع وسهولة تنفيذه . ولهدرفع (دى لسبس) نسخة من هذا المشروع إلى الوالى ، وحمل نسخة أخرى معه إلى فرنسا عندما سافر إليها فى مايو ١٨٥٥^(٢) .

وفى هذا التقرير الذى وضعه (لينان) و (مرجيل) ذكر المهندسان تاريخ الفسوات التى كانت تستخدم فى توصيل البحرين فى العصور السابقة كما راحا يتحدثان عن الأبحاث التى قام بها مهندسو الحملة الفرنسية والنتائج التى وصل إليها هؤلاء بخصوص اختلاف مستوى البحرين ، ثم الأبحاث التى قام بها المهندس الفرنسى (بوردالو) باسم جمعية دراسات قناة السويس فى عام ١٨٤٧ واشترك معه فيها (لينان) ، وهى تلك الأبحاث التى هدمت الفكرة الخاطئة التى كانت مسيطرة على عقول القدماء وأكدها بعتة الحملة الفرنسية ، فأثبتت أبحاث ١٨٤٧ عدم وجود فرق يذكر بين مستوى البحرين المتوسط والآخر .

ونناول (لينان) و (مرجيل) فى تقريرهما بعد ذلك شرح الظروف الطبيعية لبرزخ السويس ، وكيف أن هذه الظروف تساعد على سهولة تنفيذ مشروع قناة ملاحية مباشرة من حيث وجود منخفض طولى يخترق البرزخ كما يتمثل فى البحيرات المرة وبحيرة التمساح لتسييلات تسيلات تساعد فى شق القناة الملاحية فالبحيرات المرة تعتبر مراً مائياً طبيعياً لا يحتاج إلى أعمال حفر كما تعتبر خزائناً لسدنية القناة بالماء ، أما بحيرة التمساح فإنها بحكم موقعها فى منتصف المسافة بين

De Lesseps : Souvenirs ... T. II, p. 171.

(١)

Mazuel . L'Oeuvre ... p. 314.

(٢)

السويس وبيروز يمكن - في حالة شق قناة مائيرة مستقيمة - الاستفادة منها كميناء داخلي تمتد فيه السفن العابرة كل ما تحتاج إليه من مؤن وترميمات .

وبعد أن تتبع المهندسان - في تقريرهما - خط القناة من السويس إلى البحر المتوسط أحدا في منافسة الاعتراضات التي يمكن أن تثار في وجه مشروع القناة المستقيمة ، ونوليا الرد على هذه الاعتراضات وتفنيدها . وتركز هذه في ثلاثة : أولها الخوف من أن تكون رمال البرزخ محركة (متحركة) غير ثابتة وبذلك تهدد بطمر القناة بين البحرين ، وثانيها ما يراه البعض من وجود صعوبات لا يمكن التغلب عليها لإنشاء بروز مزدوج (Jettée) يمتد من الشاطئ حتى يصل إلى نقطة يصبح عندها عمق مياه البحر ٩ أمتار وذلك لمواجهة عمق مائي يكفي للملاحة السفن ودخولها إلى مجرى القناة ، وثالثها ما يساع من أن مياه البحر المتوسط محملة بكميات كبيرة من طمي النيل بحيث يخشى أن تحول هذه الرواسب دون اقتراب السفن من مدخل القناة على البحر المتوسط .

وفد سأل المهندسان في المشروع التمهيدى منافسة هذه الاعتراضات الواحد بعد الآخر ودحضها بحيث لم يدعها مجالاً للشك في أن مشروع القناة المستقيمة بين البحرين لا يجد أية صعوبات أو عقبات من الناحية الفنية . فنيا يختص بالاعتراض الأول أثبت المشروع التمهيدى أن المخاوف التي تثيرها الرمال المتحركة لا أساس لها لأن رمال البرزخ ثابتة ودلل المهندسان على هذا القول ببقاء العلامات التي خلصها مهندسو جمعية الدراسات في عام ١٨٤٧ في مكانها حتى رحله (دى لسيبس) الاستكشافية في ديسمبر ١٨٥٤ ويناير ١٨٥٥ وأكثر من هذا فإن بقايا القناة القديمة التي حفرت من أيام الفراعنة والعرب تؤيد ذلك .

أما عن البروز فقد ذكر التقرير أنه ليس هناك صعوبات في تنفيذه وأورد أمثلة متعددة لإذ بين المشروع التمهيدى أن حاجزا أقيم في الميناء الفرنسى شربورج Cherbourg طوله ٣٧٦٨ متر ويمتد في البحر حتى يصل إلى نقطة يصير عمق الماء عندها ١٥ مترا ، كما أُنشئ بروز في بليموت Plymouth بطول ١٢٦٤ متر ويصل إلى عمق يزيد على أحد عشر كيلومترا ، وفي خليج ليون عند رأس الرحاء الصالح يوجد بروز طوله ثمانية كيلومترات ويمتد في البحر إلى نقطة يصبح عمق الماء

عندها ستة عشر متراً. وبين المهندسان أنه إذا كانت هذه الأعمال قد صادفت صعباً بحكم عنف التيارات المائية وقوتها وعمق المياه في المناطق التي أقيمت فيها فإن مثل هذه الصعوبات لن يكون لها وجود على الساحل البيلوزي

أما فيما يختص برواسب النيل فقد اثبت (لينان) و (موجيل) في مشروعهما التمهيدى أن طمي النيل ليس له وجود بين الرواسب البحرية أمام الساحل المصرى ودللا على هذا القول بأن شاطئ بيروز لا يتكون إلا من الرمال فقط وليس فيها أى أثر لرواسب نهرية .

ومكذا أثبت المشروع التمهيدى أنه ليس هناك عقبات فنية تعترض شق قناة مستقيمة تصل البحرين : المتوسط والأحمر بطريق مباشر .

ثم تحدث المشروع عن ترعة الماء العذب التي تهدف إلى ربط البلاد المصرية بالقناة الملاحية ، على أن تبدأ من النيل وتتفرق وادى طولميلات ، وذلك للاستفادة منها في رى الأراضى والملاحة الداخلية وتوفير مياه الشرب اللازمة للعمال الذين سيقومون بالأعمال المختلفة التي تتطلبها القناة الملاحية ومنشأتها ، على أن تتفرع ترعة الماء العذب عند بحيرة التمساح إلى فرعين يتجه أحدهما إلى السويس والآخر إلى بيروز .

ولقد قدر المهندسان - في مشروعهما - نفقات هذه الأعمال بمبلغ ١٨٥ مليون فرنك بحيث يمكن إنجازها في ست سنوات .

هذا هو المشروع التمهيدى الذى حمله (دى لسبس) معه إلى أوروبا عند سفره إليها ليستند على محتوياته الفنية لإقناع الرأى العام الأوروبى ورجال المال والمهندسين بمشروع توصيل البحرين بقناة مستقيمة بينهما^(١) .

Rittl Hist de L'Isthme de Suez, p. 114-118, (١)

De Lesseps · Souvenirs ... T II, p. 189-192.

(Analyse de L'Avant projet de MM. Linant et Mougel en date du Caire le 20 Mars 1855) .

الفصل التاسع

مساعي دى لسبس في الآستانة

رحلة (دى لسبس) الى الآستانة .

لما كان الامتياز الأول قد استرط الحصول على موافقة السلطان العثماني قبل الشروع في تنفيذ مشروع القناة ، فقد ترك (دى لسبس) المهندسين (لينان) و (موجيل) يعملان في إعداد (المشروع التمهيدي) وغادر القاهرة في أواخر يناير ١٨٥٥ إلى الآستانة من أجل السعي للحصول على موافقة السلطان العثماني على الامتياز الذي أصدره له الوالي ، وذلك قبل البدء في الأعمال التي يستلزمها تنفيذ مشروع القناة .

وفبل رحيل (دى لسبس) بذل والى مصر محاولات عدة لإقناع حكومة الباب العالي بالمشروع ، فكتب (سعيد) في ٨ ديسمبر ١٨٥٤ إلى ناظر الخارجية العثمانية منها « بما في حفر القناة من المنافع والمزايا الظاهرة ، وأنه قد اقترح البعض حفرها بواسطة شركة عمومية بشرط ألا يصرف من الخزانة المصرية شيء بل يدفع لها ١٥٪ من إيراداتها السنوى وتترك للحكومة المحلية بعد مضي تسع وتسعين سنة ليخلص إيراداتها كله للخزانة المصرية . . . وهذا الاقتراح لا يعنى تنفيذ المشروع بواسطة دولة أو شركة تابعة لدولة بعينها ، وإنما يعنى تنفيذه بواسطة شركة عمومية . . . »

وقد أشار (سعيد) في خطابه المذكور إلى الفوائد التي يمكن أن تعود من وراء حفر هذه القناة ، حيث تصبح منطقة السويس « ممراً تجارياً ينتمله العمران والرقى في ظل جلالة السلطان ، ويدر على الحكومة المحلية والأهالى على السواء منافع عامة . . . »

ونفى (سعيد) في هذه الرسالة أنه اتخذ قراراً في هذا الشأن وأعلن أنه إنما

يعرض الأمر على حكومة الباب العالي ، فإذا حاز القبول فإنه يشرع في تنفيذ المشروع^(١) .

وكتب (سعيد) خطاباً آخر بعث به إلى الصدر الأعظم في ٢٨ ديسمبر ١٨٥٤ راجياً أن يعاونه من أجل الحصول على موافقة السلطان العثماني على مشروع القناة^(٢) .

ولكن انجلترا كانت تتمتع بالنفوذ الأعلى في الآستانة عن طريق سفريها (لورد سترا تفور دى رد كليف Stratford de Redcliffe) الذي كان ذا تأثير قوى على أعضاء الحكومة التركية بوجه عام ، وعلى (رشيد باشا) الصدر الأعظم بوجه خاص ، حتى لقد كان يطلق على السلطان عبد الحميد اسم (عبد الكاننج) ، كما كان يطلق على (لورد سترا تفور دى) لقب (السلطان سترا تفور دى)^(٣) .

وكان المعروف أن سياسة الحكومة الإنجليزية التقليدية تقوم على معارضة مشروع القناة لأسباب سبق ذكرها ، ولذلك فقد أسرع (رشيد باشا) في يناير ١٨٥٥ باستطلاع رأى السفير الإنجليزي في مشروع القناة الذى طلب وإلى مصر موافقة حكومة الباب العالي عليه ، وذلك حتى يمكن الاسترشاد بوجهة النظر الإنجليزية في إعداد الرد على طلب (سعيد) في أثناء اجتماع مجلس الوزراء العثماني^(٤) .

ورغم أن السفير الإنجليزي لم يكن قد تلقى بعد من حكومته تعليمات بخصوص

(١) الأوراق المركبة بدار الوثائق التاريخية — سجل رقم ١٨ صادر عابدين ترجمة الحطاط الركي رقم / ٥٨ المؤرخ ١٧ ربيع الأول ١٢٧١ هـ من وإلى مصر إلى ناظر الخارجية .
(٢) الأوراق المركبة بدار الوثائق التاريخية — سجل رقم ١٧ صادر عابدين .
ترجمة الكتاب الركي رقم ١٠ المؤرخ ٧ ربيع الآخر ١٢٧١ هـ من وإلى مصر إلى الصدر الأعظم .

(٣) دكتور محمد فؤاد شكرى . مصر والسودان ص ٣٤ ؛

Seifed-Dean . England's Opposition ... p. 34.

(٤) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية ٣٥٢-٤١-٣٥٢١ يناير ١٨٥٥ (Mr. E. Pisani to Viscount Stratford de Redcliffe, 7th. 1855) .
(Extract) .

المشروع وموقفها من الخطوة التي اتخذها (سعيد) بالمرافقة على حفر القناة .
فإن (لورد ستراتفورد) تصرف على مسؤوليته الخاصة بما يتفق مع السياسة
التقليدية للحكومة الإنجليزية ، وعارض بسدة موافقة الحكومة على مشروع القناة
وطلب من الصدر الأعظم أن يعارض مشروع القناة ويوصى إلى مصر — في
نفس الوقت — بحد الخط الحديدي إلى السويس (١) ، ولقد وافق (رشيد باشا)
على وجهة نظر السفير الإنجليزي ووعده بأن يكتب إلى وإلى مصر بالتخلي عن فكرة
مشروع القناة وأن يمد الخط الحديدي إلى السويس . ولقد رفع الصدر الأعظم
إلى السفير بطريفة سرية صورة من الرد الذي بعث به إلى (سعيد) (٢) في ١٠ فبراير
١٨٥٥ واستجاب فيه لرغبة السفير الإنجليزي ، فأشاد الصدر الأعظم في هذه
الرسالة إلى (سعيد) « بالمنافع والمزايا التجارية والسياسية التي تعود من وراء
السكة الحديدية وذكر أن الدولة العالية تعتبرها من المشروعات التي ترغب في تحقيقها » ،
ثم دعا وإلى مصر إلى بذل كل ما يمكنه من جهد لاتمام الخط الحديدي بين
الاسكندرية والقاهرة قبل ميحاده المحدد ، بل ومدته إلى السويس « نظراً لزمها
الحقيقي » (أي السكة الحديدية) ، أما مشروع القناة فقد اعترف (رشيد) بأنه فكره
عظيمة « إذا أمكن تنفيذها أحدثت في عالم التجارة انقلاباً يؤدي إلى تسهيلات
تجارية عظيمة » ولكن كان من رأيه أن « هذه القناة سوف تفقد أهميتها وضرورتها
بحساب السكة الحديدية » ، وأنه من الصعب تنفيذ المشروعين في وقت واحد حيث
نستأثر المسألة الحالية (الحرب ضد روسيا) بكل الجهود . كما طلب الصدر الأعظم
من (سعيد) أن يوافيه ببيانات مفصلة عن الشركة التي سيعهد لها بتنفيذ مشروع
القناة (٣) .

Seifed-Dean, p. 34.

(١)

F O 352-31, Pera, Jan 14th. 1855 (From Pisani to Viscount Stratford)

(٣) الأوراق البركة بدار الوثائق التاريخية: المجلد ١٢٩ عايدس . ملف الصدارة —
شهر جمادى الأولى ، رجة الوثيقة البركة المؤرخه ٢٢ جمادى الأولى ١٢٧١ هـ (١٠
فبراير ١٨٥٥) من (مصطفى رشيد) الصدر الأعظم إلى (سعيد باشا) ، وقد أبلغ لورد
(كلارندون) وزير خارجيته انجلترا بهذا الرد في ١٢ فبراير ١٨٥٥ Seifed-Dean, p. 35

ولكن رد (رشيد باشا) هذا لم يصل إلى مصر إلا بعد أن غادرها (دى لسبس) إلى الآستانة ، فقد قدر (سعيد) و (دى لسبس) أنه من أجل الحصول على موافقة حكومة الباب العالي على مشروع القضاة لا بد من بدل بعض المساعي في دوائر الحكومة العثمانية ذاتها وعدم الاكتفاء بالمسكاتبات الرسمية للوصول هذا الهدف .

ولذلك فقد غادر (دى لسبس) مصر في ٢٧ يناير ١٨٥٥ في طريقه إلى الآستانة يحمل صورة المذكرة التي قدمها إلى (سعيد) في ١٥ نوفمبر والانس القى سرور يقوم عليها تنفيذ المشروع وتضمنها الامتياز الأول ، وكان يحمل خطابات توصية من (سعيد) إلى كل من الصدر الأعظم و (كامل باشا) رئيس مجلس السلطان وزوج شقيقه (سعيد) ، وفد أوصى (سعيد) الصدر الأعظم (رشيد باشا) بمساعدة (دى لسبس) في مساعيه للحصول على موافقة السلطان على مشروع القضاة وهو المشروع الذي كان يراه (سعيد) مشروعاً خبيراً ذا منافع كثيرة بالنسبة لمصر وسالما من الأضرار سواء أكان ذلك في الحاضر أم في المستقبل ، (١) .

كما طلب من (كامل باشا) أن يستضيف (دى لسبس) ويحسن وفادته وأن يبذل مساعيه لتأييده في الحصول على الأمر العالي بالموافقة على المشروع (٢) .

وفد كان (دى لسبس) يأمل ألا يصادف عهبات في مساعيه لدى الحكومة العثمانية وأن تكلل جهوده بالنجاح بسرعة ، حيث كان يرى أن الوالى قد منحه الامتياز منذ أكثر من شهرين ولم ير أى اعتراض عليه خلال هذه الفترة وهي كافية - في نظره - لأن يبحث المشروع من كافة نواحيه (٣) ، وفي ١٠ فبراير ١٨٥٥ وصل (دى لسبس) إلى الآستانة (٤) . وقد مهد بندقي (Benedetti)

(١) الأوراق التركية : سجل رقم ١٧ صادر عايدس . مرجع السكيات التركي رقم / ١٦ المؤرخ ٥ جمادى الأولى ١٢٧١ هـ (٢٤ يناير ١٨٥٥) من وإلى مصر إلى الباب العالي .

(٢) الأوراق التركية : سجل رقم ١٨ صادر عايدس . مرجع السكيات التركي رقم ٧٤ المؤرخ ٥ جمادى الأولى ١٢٧١ هـ (٢٤ فبراير ١٨٥٥) من وإلى مصر إلى (كامل باشا) .

(٣) Desplaces, p. 26.

(٤) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية : F. O. 352-41, Pera, Feb.

10th. 1855 (Mr. Pisani to Vis, Stratford de Redcliffe) ,

سفير فرنسا في آستانة السيل لاجتماع (دى لسبس) بالصدر الأعظم ، وقد تم هذا الاجتماع في صبيحة ١٢ فبراير ١٨٥٥ وسلم (دى لسبس) (لرتيد باتشا) الخطاب الذي زوده به (سعيد باتشا) وأرفق به الترجمة التركية لمذكرة (دى لسبس) عن مشروع توصيل البحرين المؤرخة في ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ وكذلك نص الامتياز الذي جاء (دى لسبس) إلى آستانة من أجل الحصول على مرافقة الحكومة العثمانية عليه . وقد استمر الاجتماع ساعتين ، اطلع (دى لسبس) حلالها (رسيد باتشا) على هذه الوثائق ، وأعرب عن رغبته في ألا تطول إقامته بالعاصمة التركية أكثر من عشرة أيام ، وعن رجائه في أن يحصل خلال هذه المدة على موافقة الحكومة العثمانية على المشروع .

وفد أفضى (دى لسبس) (لرتيد باتشا) في هذا الاجتماع كذلك بما يحول في حاطره من مخاوف من أن تكون معارضة السفير الإنجليزي في آستانة هي العقبة الوحيدة التي تصادف مشروع القناة وتحول دون مرافقة الحكومة العثمانية على تنفيذه رغم مزاياه الواضحة ، وحاول (دى لسبس) أن يؤثر على الصدر الأعظم فعبّر عن أمله في ألا تتغلب جهود السمر الإنجليزي على رغبة (رشيد باتشا) في ارضاء « أمبر مستنير يعتبر اليد اليمنى للإمبراطورية العثمانية » وقال ان على الصدر الأعظم أن يختار بين « رضا وإلى مصر الذي تحتاح الدولة العثمانية إلى صداقته في ظروفها الحالية (حرب القرم) وبين غضب بمنل دولة أجنبية سرعان ما يروى » وحاول (دى لسبس) كذلك في مقاومته لتأثير الإنجليزي على الحكومة العثمانية أن يلوح لهذه الأخيرة بأن الحكومة الفرنسية تؤيد المشروع ، ويجب على الحكومة أن تراعى رغباتها ما دامت هذه الحكومة تريد أن تراعى شعور هذه أو تلك من الدول الأوروبية ^(١) ، خصوصاً وأن فرنسا - كما ذكر (دى لسبس) للصدر الأعظم - كانت تسعى من أجل المحافظة على هيبة السلطان واستقلاله في الوقت الذي كانت إنجلترا تدعى فيه أن من حق وإلى مصر (عباس) أثناء أزمة التنظيمات العثمانية المعروفة (١٨٥١ - ١٨٥٢) تنفيذ مشروع الخط الحديدي بين الاسكندرية والقاهرة بدون الحصول على مرافقة السلطان .

وحاول (دى لسبس) أن يبين أن مشروع القناة يفيد الامبراطورية العثمانية ذاتها ، حيث أنه يوضح للدول الأوروبية جميعاً أن الامبراطورية العثمانية تسير في طريق التقدم والمدنية وأنها لا تنقصها عناصر الحيوية ، كما أوضح أنه على الرغم من أن المشروع يحقق مصالح فرنسا البحرية والتجارية فإن الحكومة الفرنسية لم تنسأ التدخل رسمياً وأنه لذلك يرجو ألا يكون جزاؤها رفض مشروع تقيده وتحجده الدول جميعها (١) .

واحتتم (دى لسبس) حديثه مع الصدر الأعظم بأنه إن لم يحصل على موافقة الحكومة العثمانية على المشروع خلال هذه المدة فإنه سرف يعود إلى مصر لاتخاذ الترتيبات اللازمة لتنفيذ المشروع الذي يعتزم الباشا تنفيذه حتى لو لم تحصل موافقة حكومة السلطان (٢) .

وعقب هذا الاجتماع ، أسرع (رشيد باشا) ففعل إلى السفير الانجليزي فاصيل الحديت الذي دار بينه وبين (دى لسبس) وطلب مشورة (لورد ستراتفورد) في المسلك الذي يتخذه لإزاء المشروع (٣) ، وحاول (رشيد باشا) أيضاً أن يتعرف على وجهة نظر (لورد ستراتفورد) وذلك خلال المأدبة التي أقامها (رشيد باشا) في اليوم التالي (١٣ فبراير ١٨٥٥) تسكرياً لرحمل (البارون دى بروك) السفير النمساوي عن الاستانة بمناسبة تعيينه وزيراً للمالية النمساوية ، إلا أن السفير الانجليزي تمسك بموقف المعارضة لمشروع القناة ، وإذ أحس (رشيد باشا) بخرج موقفه لأن (ستراتفورد) لا يمكن أن يعارض بصفة رسمية مشروع القناة ، فعد ألح على السفير الانجليزي في ١٨ فبراير ١٨٥٥ أن يبلغه رسمياً وجهة نظر حكومته نحو مشروع القناة لعرضها على مجلس الوزراء العثماني في الاجتماع الذي كان ينتظر عقده خلال أيام فلائيل لبحث المشروع (٤) .

Ibid

(١)

(٢) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق الخارجية . F. O. 352-41, Pera, Feb. 12th, 1855 (Mr. Pisani to Viscount Stratford)

Ibid.

(٣) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق الخارجية :

(٤) F. O. 352-41, Pera Feb. 18th. (Mr. Pisani to Vis. Stratford) .

وفي ١٩ فبراير ١٨٥٥ حظى (دى لسبس) بمقابلة السلطان العثماني وفي نفس اليوم رفع مذكرة إلى مجلس الوزراء العثماني ردد فيها ما سبق أن ذكره (لرشيد باشا) فعبّر عن مخاوفه من أن يكون البلاط (غير الرسمية) التي يبدونها يمثل انحلاسه أثرها في قرار المجلس، وأشار إلى أن انحلاسه سبق أن أعلنت أن مشروع الخط الحديدي لا يحتاج إلى موافقة السلطان بينما وقفت فرنسا إلى جانب السلطان، وها هي فرنسا تؤيد مشروع الخط الحديدي الذي تريده انحلاسه وكذلك مشروع القناة الذي يحقق المصالح التجارية والبحرية لدول العالم أجمع وفي نفس الوقت يقوى مركز الإمبراطورية العثمانية^(١).

وأخير آ حل يوم اجتماع مجلس الوزراء العثماني الذي تحدد له يوم ٢٢ فبراير ١٨٥٥، وقد أحس (ستراتفورد) - كما كتب إلى وزير الخارجية الانجليزية في ذلك اليوم - أن معظم أعضاء المجلس يميلون إلى الموافقة على مشروع القناة^(٢).

وأراد لورد (ستراتفورد) أن يؤثر على الوزراء العثمانيين ويوحى لهم بأن يعارضوا مشروع القناة، فأوفد أحد رجال السفارة الانجليزية ويدعى (بيراني Pisanı) لمقابلة (رشيد باشا) قبل اجتماع المجلس لساعات قليلة حتى ينقل إليه تعليمات السفير الانجليزي والأسباب التي تجعله على معارضة مشروع القناة وتلخص أوجه المعارضة هذه في أن تنفيذ المشروع يتطلب أموالاً ضخمة لا تستطيع خزنة مصر تحملها خاصة وأن الحرب (القرم) دائرة الرخى وتستأثر بكل جهود وموارد الإمبراطورية، كما أن النجاح في تنفيذ المشروع أمر متشكك فيه وفائدته لمصر غير مؤكدة^(٣). وقد أرفق (ستراتفورد) بهذه التعليمات رسالة كان قد أرسلها (لورد كلارندون) وزير خارجية انحلاسه إلى (بروس) فنصل انحلاسه في مصر في ٥ يناير ١٨٥٥ وفيها يطلب وزير الخارجية من القنصل الانجليزي إبلاغ والي

(١) الأوامر الانجليزية بدار الوثائق التاريخية : Note pour le Conseil de S. M. I. le Sultan, Signé F. de Lesseps. 19 Fev. 1855, piece-jointe à la lettre de Sturtford à Clarendon en let, Mars 1855.

Seifed-Dean, P. 35.

(٢)

Ibid, p 38

(٣)

مصر أن مشروع القناة ليس من الممكن تنفيذه ، وأن من الأفضل الانتظار حتى
تبدى الدول جميعاً رأيها فيه . وقد استطاع (بيناني) مندوب السفير الانجليزى
أن يقتنع الصدر الأعظم بوجهة نظر (ستراتفورد) وهى التسوية والمطالبة
لإرجاء البت فى موضوع القناة ، فنطلب الحكومة العثمانية من والى مصر أن
يوافقها ببيانات تفصيلية عن المشروع لكاتب الوقت^(١).

وهكذا استطاع (لورد ستراتفورد) - عندما أرح بتعليمات (كلارندون)
إلى (بروس) - أن يدخل فى روع أعضاء المجلس العثمانى أن موقفه ينفق مع
سياسة حكومته الرسمية . ولما كان من المستبعد أن ترفض تركيا رفضاً باتاً
صريحاً المشروع مراعاة لخاطر الحكومة الفرنسية ، التى أحاط سفيرها علم الباب
العالى بطريقة غير رسمية أن معارضة الحكومة العثمانية ووقوفها فى وجه تنفيذ
المشروع يسمى إلى امبراطور فرنسا وحكومته ، فقد صارت السياسة المثلى بناء
على نصيحة السفير الانجليزى - هى المطالبة والتسوية^(٢) . وعلى ذلك فإنه عندما
اجتمع المجلس فى ٢٢ فبراير ١٨٥٥ لم يلبث أن قرر عدم البت فى الموضوع إلا بعد
وصول البيانات المطلوبة من والى مصر^(٣) . وهكذا كسبت انجلترا الجولة الأولى
هذا الصراع الدبلوماسى .

ولم يكذب (دى لسبس) يعلم بقرار مجلس الوزراء العثمانى حتى أسرع يكتب
إلى (ريتشيد بانسا) فى ٢٤ فبراير ١٨٥٥ بأنه مضطر إلى تأجيل سفره حيث أنه
لم يحصل على الرد الذى ينتظره والى مصر من حكومة الباب العالى ، ثم حاول
دى لسبس أن يفتد ما ذهب إليه المجلس العثمانى من أنه أرجأ اتخاذ قرار فى
المشروع لحين وصول إيضاحات وبيانات تفصيلية من والى مصر فقال إنه كان
يجب طلب هذه البيانات منذ اليوم الأول لوصوله إلى العاصمة العثمانية ، كما أن

(١) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق التاريخية : F. O. 352-14, Pera, Feb. 22nd. 1855, M. E. pisan to Viccount Stratford de Redcliffe, from Stratford to Clarendon, 22nd. Feb. 1855 Husny, p. 246
Seifed-Dean, p. 36, Husny, p. 246. (٢)

Ibid, (٣)

والى ممر أبلج الصدر الأعظم بالمشروع منذ ديسمبر ١٨٥٤ كما أعلنه لقناصل الدول فى مصر لاستطلاع رأى حكوماتهم بشأنه ، وحتى تبدى هذه الدول ما يعين لها من ملاحظات قبل عرض المشروع على حكومة الباب العالى ، وإلى جانب ذلك فقد قام اثنان من مهندسى الوالى هما (لينان) و (موجيل) بدراسة البرزخ وقررا أنه لا توجد أية عقبة فنية تقف فى وجه تنفيذ المشروع ، ومنذ ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ إلى أول فبراير ١٨٥٥ لم تتقدم حكومة أوروبية بأى اعتراض عليه .

وأعلن (دى لسبس) (لرشيد) أن وجوده فى الآستانة لا يجعل ثمة مبرر لقرار المجلس بطلب بيانات من (سعيد) حيث أن (دى لسبس) يستطيع أن يقدم بنفسه هذه البيانات للمجلس () .

وفد حاول (دى لسبس) وهو الرجل الدبلوماسى أن يستخدم دبلوماسيته فى محاولة لإفناع السفير الإنجليزى فى الآستانة بالتحلى عن معارضته لمشروع القناة على أساس أنها سرف تعود بفوائد جمة على إنجلترا ذاتها ، وسنحت الفرصة للقاء (دى لسبس) باورد (ستراتفورد) فى مأدبة للعشاء أقيمت فى السفارة الإنجليزية فى ٢٤ فبراير كان (دى لسبس) مدعوا إليها . فطلب السفير الإنجليزى من (دى لسبس) أن يزوده بالوثائق الخاصة بموضوع القناة، وارسل (دى لسبس) هذه الوثائق إلى السفير الإنجليزى فى ٢٦ فبراير، وعبر فى رسالته إلى السفير فى هذا التاريخ عن أمله فى ألا يصادف المشروع تلك المعارضة التى لقيها حتى الآن ، خصوصاً وأن والى ممر ذكر له فى رسالة - بتاريخ ١٧ فبراير ١٨٥٥ - أنه حتى هذا التاريخ لم يقدم القنصل الإنجليزى فى مصر أى اعتراض باسم حكومته على مشروع القناة (٢) .

ثم قال : ولا شك أنكم تقدرون أهمية الارتباط الوثيق بين بلدينا ... ذلك

F. O 78-1156, de De Lesseps à S. A. Rechid pacha, No. (١)
7, 24th Feb. 1855.

De Lesseps Lettres, journal ... T. I, p 131, Souvenirs (٢)
de 40 ans T. II, p. 150,

الارتباط الذى يشرفنى أن أكون أحد أنصاره المخلصين ... كما أن سعادتكم لا تحبون أن يقال ان انحلت — ان أعلنت أنها ما امتشقت الحسام ضد روسيا إلا من أجل المدنية وحرية البحار واستقلال أوروبا والمحافظة على كيان الدولة العثمانية وهيبتها — تأتى لتعارض بمفردها مشروعاً يهدف قبل كل شيء إلى تخفيف هذه المبادئ (١) .

وحاول (دى لسبس) مرة أخرى فى رسالة منه إلى لورد (ستراتفورد) فى ٢٨ فبراير أن يدعو السفير الإنجليزى إلى التخلي عن معارضته لمشروع الفساف ، على أساس أن تنفيذ المشروع سوف يؤدى إلى تدعيم الروابط بين إنجلترا وفرنسا من أجل السلام والحضارة، واعتقد (دى لسبس) أن أى سوء تفاهم قد يلبس بين إنجلترا وفرنسا إنما يكون سببه مصر ، التى لا تريد فرنسا أن تتركها لعممة سائغة لا إنجلترا ، ولا تريد إنجلترا بدورها أن تتخلى عنها لفرنسا ... وطالما يخيم السلام على العلاقات بين الدولتين لا تفكر أى واحدة منهما فى غزو مصر ، ولستكن ما أن تتأزم الأمور بينهما حتى تسعر إنجلترا بضرورة امتلاك مصر للجيولة دون وصول فرنسا إليها قبلها ، ثم تساءل (دى لسبس) ولماذا إذاً تحاول إنجلترا أن تستولى على مصر ؟ ذلك لأن مصر — على حد قوله — إنما تقع على أقصر طريق ن إنجلترا وممتلكاتها الشرقية .

« وعلى هذا يمكن اعتبار أن ذلك الموقع الجغرافى الممتاز الذى اختصت به الطبيعة مصر هو أساس النزاع بين فرنسا وإنجلترا ، بحيث يمكن أن يزول هذا النزاع لو أن الظروف الجغرافية تغيرت فيمر الطريق إلى الهند بحدود مصر بدلاً من أن يخترق قلبها ، ويصبح مفتوحاً أمام كل أقطار العالم دون أن تتمتع دولة ما بامتيازات خاصة فى هذا الطريق ، وهذا الوضع يمكن تحقيقه بحفر قناة فى برزخ السويس ، وهو مشروع لا بصادف أية عقبات طبيعية ويمكن أن تستخدم فى تنفيذه رؤوس أموال من إنجلترا وغيرها من الدول .

« ولسبق قناة السويس لا تعود مصر مصدر خطرومن ثم لا يكون لاحتلالها

أهمية ... وبالتالي ينفذ النزاع عليها بين انجلترا وفرنسا ويصير الاتفاق بين الدولتين أمراً محققاً ويتجنب العالم السكوارث التي تحل به نتيجة قيام النزاع بينهما ، (١) .

تلك إذا كانت الحجج التي ساقها (دى لسبس) في رسالته إلى لورد (ستراتفورد) في ٢٨ فبراير ١٨٥٥ ولكن هذه الحجج لم ترحح السفير الإنجليزي عن معارضته ضد المشروع .

وعلى الرغم من القرار الذي اتخذه مجلس الوزراء العثماني في ٢٢ فبراير بتأجيل بحث موضوع الموافقة على مشروع القناة فقد كان موقف السفير الإنجليزي غاية في الحرج عندما أخذ معارضوه وعلى الأخص (بندقي) سفير فرنسا في الآستانة ، ينتقدون موقفه في معارضة مشروع القناة مستندين إلى عدم وصول تعليمات محددة إليه من حكومته تبيح له أن يتدخل في الموضوع ، وإلى أنه ليس للحكومة الإنجليزية الحق في معارضة مشروع القناة ما دامت لم تتقدم بمعارضة رسمية للمشروع منذ اذاعته ، كما كان قد أذيع في الوقت نفسه نص حديث دار بين (دى لسبس) و (لورد ستراتفورد) صرح خلاله السفير الإنجليزي بأنه لا يعبر إلا عن رأيه الشخصي فقط ، يضاف إلى ذلك أن والي مصر أرسل إلى (دى لسبس) وهو في الآستانة يؤكد أنه حتى ١٧ فبراير ١٨٥٥ لم يقدم القنصل الإنجليزي (بروس) أية معارضة رسمية باسم حكومته لمشروع القناة بعكس ما أدخل لورد (ستراتفورد) في روع الحكومة العثمانية (٢) أن الحكومة الإنجليزية قد فعلت ذلك .

ولم يكن موقف الصدر الأعظم يقل حرجاً عن موقف السفير الإنجليزي ، فقد كان (رشيد باتا) موثقاً بأن الاعتراضات التي تقدمها انجلترا لمعارضة المشروع على أساسها لم تكن كافية لأن تجعل حكومة الباب العالي تتحمل معارضة

(١) Lettre de De Lesseps à M. le Viscount Stratford de Redcliffe, de Constantinople le 28 Fev. 1855, Citée dans : De Lesseps Egypte et Turquie, p. 44-49.

Seifed- Dean, p. 37, Lettre de De Lesseps à Comte De (٢)

Lesseps en 26 Fev. 1855 : Lettres, journal, I, 130.

(١٦ — قناة السويس)

المشروع أمام امبراطور فرنسا ، وذلك بعد أن أفهم ممثل فرنسا الصدر الأعظم أن معارضة انجلترا لمشروع القناة تسمى إلى امبراطور فرنسا ، وأن الحكومة الفرنسية تتوق إلى تنفيذ مشروع القناة بأسرع ما يمكن ، خصوصاً وأن المشروع لا يكلف الخزانة المصرية شيئاً لأن شركة مساهمة هي التي ستقرب بتنفيذه كما أن المشروع ذو فائدة واضحة لتجارة العالم كله ، حتى أن والى مصر — حسبما يشاع — سوف يتسرع في تنفيذه دون انتظار موافقة السلطان .

يضاف إلى هذه الصعوبات أن (كولر Kohler) ممثل النمسا ابانغ (على باشا) وزير الخارجية التركية أن حكومته قد عهدت إليه بتأييد المشروع .

ولذلك لم يكن (رشيد باشا) يريد أن يتروّد إلى فرنسا على حساب انجلترا ، ولكنه في الوقت نفسه كان يريد أن تكون معارضة رغبة فرنسا قائمة على أساس مستندة إلى حجج قوية . ولذلك فقد ألح (رشيد باشا) على لورد (ستراتفورد) بضرورة إبلاغه باعتراضات انجلترا رسمياً حتى يمكن أن يستند إليها في النزع بأن تركيا لا تستطيع أن تجعل مصر سبباً في الإضرار بمصالح انجلترا وهي الدولة التي كان لها فضل إبقاء مصر في حظيرة الدولة العثمانية .

ومع أنه كان من المقرر عودة مجلس الوزراء العثماني إلى الاجتماع في ٢٥ فبراير فقد أرجأ (رشيد باشا) موعد هذا الاجتماع إلى ٢٨ فبراير حتى تتاح للسفير الإنجليزي فرصة الحصول على تعليمات رسمية من لدن حكومته وإبلاغها إلى الصدر الأعظم قبل عهد الاجتماع ، فإذا تعذر على السفير الإنجليزي تقديم وجهة نظر رسمية في الموضوع فقد طلب (رشيد باشا) إبلاغه بذلك حتى يستطيع أن يحدد موقفه إزاء (دى لسبس) وممثل فرنسا^(١) . ولم يثن لورد (ستراتفورد) أن يتدخل عن شد أزركومه الباب العالي خشية أن تنهار مقاومتها ، ولذلك فقد اجتمع في يوم ٢٨ فبراير (رشيد باشا) وذلك قبل اجتماع مجلس الوزراء العثماني ببضع ساعات ، وفي هذه المقابلة عبر (رشيد) للسفير الإنجليزي عن رغبته

F. O. 78-1156 from Chabert to Stratford. Feb. 24th, (١)
1855, Seifed-Dean, 37.

في الخروج من هذا المأزق الحرج والتخلص من الورطة التي قد يقع فيها إذا هو أغضب والى مضر وامبراطور فرنسا .

واستطاع السفير الإنجليزى أن يرجد له هذا الحرج على أساس أنه ما دامت الاعتراضات الإنجليزية ضد مشروع القناة تقوم على أساس اقتصادى وتحتاج إلى تبصر وروية فإنه يجب لذلك للقيام ببحث دقيق يتناول المشروع من جميع نواحيه والنتائج التي يحتمل أن تترتب عليه وذلك قبل أن تصدر حكومة السلطان رأيها في هذا المشروع الخطير . وعلى هذا الأساس استقر رأى الصدر الأعظم على أن يقترح على مجلس الوزراء العثماني تشكيل لجنة لبحث المشروع وتقديم تقرير عنه وعن نتائجها بالنسبة لمصر والباب العالي معاً وذلك عملاً بنصيحة السفير الإنجليزى ، وعبر الصدر الأعظم للسفير الانجليزى عن أمره في أن ينشر هذا الأخير فرصة هذه المهلة التي تستغرقها أبحاث اللجنة ويقدم رسمياً وجهة نظر حكومته بخصوص المشروع (١) .

وقد وافق مجلس الوزراء العثماني على الفكرة التي اقترحها (رشيد باشا) وقرر في اجتماعه الذي عقده في ٢٨ فبراير أنه قبل الموافقة على مشروع القناة من حيث المبدأ يجب تعيين لجنة تجمع من (دى لسبس) كل البيانات الخاصة بالمشروع وتدرس عقد الامتياز ومواده ، وتلم بكل تفصيلات المشروع ودقائقه ثم تقدم للمجلس تقريراً عن المشروع ، وعلى ضوء هذا التقرير تقرر الحكومة العثمانية ما إذا كانت توافئ على المشروع من حيث المبدأ أو ترفضه .

ولقد عاد (رشيد باشا) يكرر للسفير الانجليزى مرة أخرى ضرورة أن تقدم الحكومة الانجليزية وجهة نظرها رسمياً قبل أن تنتهى اللجنة المذكورة من إعداد تقريرها ورفعها إلى حكومة الباب العالي (٢) .

(١) الأوراق الانجليزية (Confidential) from Lord Stratford de Redcliffe to Lord Clarendon, No 155. Ist. March 1855
(٢) الأوراق الانجليزية from Chabert to Lord Stratford, 28th. Feb. 1855.

وقد اتخذ مجلس الوزراء العثماني هذا القرار على الرغم من أن والى مصر بعث إلى حكومة الباب العالي في ٢٧ فبراير ١٨٥٥ يرد على الاعتراضات التي وجهتها الحكومة العثمانية والإيضاحات التي طلبتها بخصوص المشروع في ١٠ فبراير ١٨٥٥ فأحال الحكومة العثمانية على صورة عقد الالتزام الذي حمله (دى لسبس) معه إلى الآستانة لكي تدرسه^(١).

ولقد غضب (دى لسبس) لقرار مجلس الوزراء العثماني بمنافسة عقد الامتياز إذ اعتبر استصدار هذا الامتياز من صميم أعمال والى مصر^(٢) فصرح (دى لسبس) (لرشيد باشا) بأن الهدف من القرار الذي اتخذته المجلس إنما هو التسوية وكسب الوقت وأنه لذلك سيغادر الآستانة على الفور^(٣). وفعلا غادر (دى لسبس) الآستانة في أول مارس ١٨٥٥ ليعود إلى مصر ويقف إلى جوار (سعيد) حتى يضم تمسكه بالمشروع فقد خشي (دى لسبس) أن يضعف (سعيد) أمام المعارضة الملحة التي كان (بروس) القنصل الانجليزي في مصر لا يفتأ يثيرها دون هوادة ضد المشروع^(٤).

ولقد نتج عن رحيل (دى لسبس) عن الآستانة أن صارت اللجنة التي قرر مجلس الوزراء العثماني تشكيلها عديمة الفائدة لأن البيانات التي كانت ستدرس على أساسها المشروع كان مفروضا أن تحصل عليها من (دى لسبس) نفسه ، ولذلك فان هذه اللجنة لم تجتمع قط وهكذا يكون بحث المشروع قد أرجىء إلى أجل غير مسمى^(٥).

* * *

(١) الأوراق التركية بدار المحفوظات التاريخية — دهر ١٧ صادر عابدين صورته ترجمة المسكبة رقم ١٨ باريح ٩ جمادى الثاني ١٢٧١ هـ (٢٧ فبراير ١٨٥٥) من الجلبات العالي إلى الباب العالي .

(٢) Souvenirs de 40 ans, T. II, p. 158-9.

(٣) F. O. 78-1156, from Chabert to Stratford, 1st. March 1855.

(٤) محمد عبد الرحمن راج : حياذ قذاة الدويس ص ١٤ .

(٥) Seifed-Dean, p. 39.

السان سيمونيون يؤيدون مساعي (دى لسبس) :

ويبينها (دى لسبس) يبذل مساعيه في الآستانة من أجل الحصول على مراافقة حكومة الباب العالي على الامتياز الذي منحه له (سعيد) ، كان السان سيمونيون يقفون وراءه ويشددون من أزره في مساعيه ، وذلك عن طريق (البارون دى بروك) يمثل النمسا في الآستانة ، لا سيما وأن البارون (دى بروك) نفسه كان عضوا في جمعية دراسات قناة السويس ، وقد عهد السان سيمونيون لـ (فردينان دى لسبس) بأن يتصل بالبارون (دى بروك) بمجرد وصوله إلى الآستانة ، وأن يستعين به في مساعيه الدبلوماسية لدى الحكومة العثمانية^(١) ، حيث كان من رأى السان سيمونيون أن وجرد (البارون دى بروك) وهو « أعظم أعضاء الجمعية تشاناً » ممثلاً للنمسا في الآستانة ، ثم وفاة والى مصر (عباس) نصير النفوذ الانجليزى وبالتالي مؤيد الخط الحديدى يعتبران بمثابة فرصة سانحة لكي يتم مشروع القناة خطوات واسعة في طريق التنفيذ^(٢) .

ومنذ ٢٢ يناير ١٨٥٥ كتب (بروك) لاحاطة (نجرىلى) وبالتالي جمعية الدراسات بالإيضاحات التى طلبتها بعد ذلك الحكومة العثمانية من والى مصر فى ١٠ فبراير ١٨٥٥^(٣) .

وعلى الرغم من أن البارون (دى بروك) نقل من الآستانة وصار وزيراً للبالية النمساوية منذ منتصف فبراير ١٨٥٥ فقد سار البارون (كولر) ممثل النمسا الجديد فى الآستانة على سياسة سلفه فى تأييد (دى لسبس) فاجتمع (بعلى باشا) وزير الخارجية التركية فى ٢٦ فبراير ١٨٥٥ وأيد المشروع بقوة وألح على الوزير التركى من أجل اتخاذ قرار حاسم فى صالح المشروع الذى تهم به حكومته اهتماماً كبيراً^(٤) .

Sammarco Precis ... T. IV., P. 59.

(١)

Lettre d'Arlès Dufour à L'Aïch. الميكرو فيلم.

Ferd. Maximilien en 3 Janvier 1855.

Société d'Etudes du Canal de Suez, الميكرو فيلم.

No 52, 1855, de Negrelli au Ministre de Commerce Autrichien. en 20 Mars 1855.

De Lesseps Souvenirs II, 150, Voisin I, 26.

(٤)

وقد أكد (نجريللى) فى التقرير الذى رفعه إلى (الارشيدوق مكسميليان) فى ٢٠ فبراير ١٨٥٥ بأن هناك مساعي مبدولة للحصول على موافقة حكومة الباب العالى النهائية بمعونه البارون (دى بروك) ممثل النمسا على الامتياز الذى حصل عليه (دى لسبس) باسم جمعية الدراسات^(١).

ثم عاد (نجريللى) يؤكد فى تقرير رفعه إلى وزير تجارة النمسا بتاريخ ٢٠ مارس ١٨٥٥ أن البارون (دى بروك) ممثل النمسا فى الآستانة يؤيد بجرارة الخطوات التى يخطوها (دى لسبس) هناك من أجل الحصول على موافقة الباب العالى على مشروع القناة لحساب جمعية دراسات قناة السويس حتى أن (دى بروك) استطاع أن يجس نبض الحكومة العثمانية بخصوص مشروع القناة واستطاع أن يعرف أنها — بتأثير السفير الإنجليزى — تريد الحصول على معلومات أوفى عن المشروع.

إلا أنه بالرغم من تأييد ممثل النمسا ، علاوة على معونة (بندقي) سفير فرنسا فى الآستانة وتأييد (دى سنزا De Sonza) ممثل أسبانيا والسكونت (دى زويلين دى نيفلت De Zuylen de Nieyvelt) القائم بالأعمال الهولندى فقد كان نفوذ لورد (ستراتفورد) طاغيا ، حتى لقد استطاع — كما رأينا — أن يجعل مجلس الوزراء العثمانى يرجئ إلى أجل غير مسمى اتخاذ قرار بخصوص مشروع القناة وذلك بأن علق اتخاذ هذا القرار على صدور التقرير الذى كان منتظرا أن تقدمه اللجنة المكونة لبحث المشروع وهى اللجنة التى لم تجتمع قط ، وعاد (دى لسبس) كما رأينا إلى القاهرة دون أن يحصل على موافقة الباب العالى على المشروع.

وفى رسالة إلى الوالى بتاريخ أول مارس وهى التى حملها (دى لسبس) كذلك معه إلى مصر — ادعى (رشيدي باشا) أن (دى لسبس) لم يشأ انتظار

(١) الوثائق المكسيكية Société d'Etudes ..., de Negrelli à l'Arch. F. Max., de Veione en 26 Fev. 1855.

نتيجة البحث الذى تقرر أن يقوم به اللجنة بناء على قرار مجلس الوزراء (١) .
أما (دى لسبس) فلم يلبث أن غادر الآستانة عائداً إلى مصر بعد أن أيقن أنه
لاحدوى من بقاءه فى الآستانة التى يقف بها السفير الانجليزى المشروع بالمحصار ،
ففعل راحلاً إلى مصر ووصل إلى الإسكندرية فى ١٤ مارس ، وفى اليوم التالى
اجتمع (سعيد باشا) فى قلعة السعيدية بحوار القناطر .

وقد استنتج (دى لسبس) — فى أثناء وجوده بالآستانة — أن المسائل
التي تثير المخاوف لدى حكومة الباب العالي من مشروع القناة وتندرج بها فى معارضة
المشروع إنما تنحصر فى أربع مسائل أولها ما يساور الحكومة العثمانية من
مخاوف نتيجة قيام شركة من الأجانب بتنفيذ المشروع الأمر الذى قد يفتقص من
سيادة الدولة على المنطقة التى سرف تخترقها القناة ، وثانيها ما كانت تراه من أن
التنازل عن بعض الأراضى للأوروبيين يضر بمصالح الدولة ، وثالثها المخوف من
الاضطرار الذى قد تحقيق بمصر نتيجة تمسكها بتنفيذ المشروع وتحدى مشيئة انجلترا ،
ثم أخيراً تجاهل مصر للاعتراضات التى قيل أن فنصل انجلترا قد قدمها
باسم حكومتها .

لذلك فقد بادر (دى لسبس) بمجرد وصوله إلى مصر فأعد بياناً للرد على هذه
الخصم ، وبعث بهذا البيان فى ١٦ مارس ١٨٥٥ إلى (بندق) سفير فرنسا
فى الآستانة ليستند إليه فى تأييد المشروع واجباط مساعى لورد (ستراford)
وقد تناول (دى لسبس) فى هذا البيان شرح وتنفيذ المسائل الأربع التى رأى
أنها ما زالت تقاى بال الحكومة العثمانية ، فذكر أنه فيما يختص بالمسألة الأولى لن
تس سيادة الدولة على المنطقة التى سوف تخترقها القناة حيث أن الشركة التى ستقوم
 بتنفيذ المشروع شركة عالمية تساهم فيها رؤوس أموال من دول متعددة ، مثلها فى
ذلك مثل الشركات التى تقرم برؤوس أموال محلية أو أجنبية — بتنفيذ مشروعات

(١) الأوراق البركية — المخططة رقم ١٢٩ عايدى . - داف الصدارة ، شهر جمادى
الثالثة - : مرجع الوثيقة أتركه المؤرخة ١٢ جمادى الثالثة ١٢٧١ هـ (١ مارس ١٨٥٥) :
من (مصطفى رشيد) الصدر الأعظم إلى (سعيد باشا) ،

الخطوط الحديدية والقنرات في الدول الأوروبية المختلفة كإنجلترا وفرنسا وألمانيا دون أن ترى أى من هذه الدول في هذا العمل ما يمس سيادتها .

أما عن التنازل عن الأراضي لشركة القناة في ذلك الجزء غير المنزوع الذي سيصير ربه بواسطة ترعة الماء العذب المتفرعة من النيل ، فإن هذه الأراضي — كما يقول (دى لسهبس) — سوف تكون مصدر حرج لمصر إذ سيترتب على زراعتها زيادة ثروة البلاد وإيرادها ، وأنه ليس هناك ضرر في التنازل عن هذه الأراضي لشركة مساهمة لا تخضع لسيطرة دولة معينة .

ورد (دى لسهبس) على مسألة عداء إنجلترا وحطه على مصر بأن مشروع حفر القناة قابل بالترحيب في جميع البلاد الأوروبية ، ونظراً للفوائد التي سوف تعود على التجارة والملاحة الإنجليزية من وراء المشروع فليس هناك ما يدعو إلى الخوف من عداء إنجلترا لمصر بسبب مشروع القناة .

أما الملاحظات التي أبدتها قنصل إنجلترا في مصر على المشروع^(١) ، فقد ذكر (دى لسهبس) أن (بروس) رغم أنه أبلغ بالمشروع منذ ٢٧ نوفمبر ١٨٥٤ إلا أنه لم يتقدم بأية ملاحظات على المشروع باسم حكومته^(٢) .

* * *

ورغم أن القرار الذي اتخذته مجلس الوزراء العثماني بتأجيل إصدار قرار بخصوص مشروع القناة يعتبر نصراً للسفير الإنجليزي ، إلا أن لورد (ستراتفورد) وجد أنه من المتعذر أن يستمر في اتخاذ موقف المعارضة من مشروع القناة على مسؤوليته وحده ودون أن يستند إلى وجهة النظر الرسمية التي لحكومته ، ولذلك فقد طالب من حكومته مراراً أن تشد أزره بأن تعلن رسمياً معارضتها لمشروع

(١) في ٩ يناير ١٨٥٥ عهدت وزارة الخارجية الإنجليزية إلى (بروس) بتوصيح وجهه نظرها لمراء مشروع القناة لسعيد باشا (الفصل الأسفل)

(٢) Lettre de De Lesseps à M. Benedetti, le 16 Mars 1855
Souvenirs ... II, 165-169; Lettres, journal ... I, 150-153, Origines de Canal de Suez, P 96-100.

القناة صراحة^(١). ولكن المعارضة المصرية من جانب الحكومة الإنجليزية كان معناها تدهور العلاقات الودية التي كانت قائمة آنذاك بين إنجلترا وفرنسا بسبب تحالفهما واشتراكهما في حرب القرم^(٢).

ولما كانت الحكومة الإنجليزية لا تميل إلى الإفدام على خطره من شأنها الإساءة إلى حليفها فرنسا، فقد أعلنت وزارة الخارجية الإنجليزية لسفيرها في ٩ مارس ١٨٥٥ أنها لا تميل إلى أن تأخذ معارضتها لمشروع القناة صبغة رسمية^(٣).

ثم أبلغت الحكومة الإنجليزية سفيرها في ١٩ مارس ١٨٥٥ أنه من الأفضل أن تقوم الحكومة العثمانية بالاعتراض من جانبها وهي تستند إلى حجج وأسافيد تخصها هي نفسها بدلا من أن تستند إلى معارضة الحكومة الإنجليزية المشروع لتلافي ما قد يقع من اصطدام بين مصالح إنجلترا وفرنسا. ولكن الحكومة الإنجليزية لم تلبت أن فدرت في الوقت نفسه أنه من الصعب أن تلقى على عاتق سفيرها وحده عبء معارضة المشروع، ولذلك وبناء على اقتراح (ستراتفورد) في ٨، ١٦ مارس ١٨٥٥ وعدت وزاره الخارجية الإنجليزية سفيرها في ١٩ مارس ١٨٥٥ بأنها سوف تعالج المسألة سواء أكان ذلك في باريس أم في لندن عن طريق مفاوضات تجرى بين الحكومتين الإنجليزية والفرنسية، وطلبت من السفير الإنجليزي أن يستمر في المعارضة الخفية غير الرسمية من أجل الإيحاء إلى الحكومة العثمانية بإحالة المشروع على لجنة لبحثه ودراسته أو أى شيء آخر من هذا القبيل يهتدى إليه تفكير الحكومة العثمانية وذلك لكسب الوقت لحين ظهور نتيجة المباحثات بين الحكومتين الإنجليزية والفرنسية، وعند ما علبت الحكومة الإنجليزية بالقرار الذي اتخذته مجلس الوزراء العثماني في الاجتماع الذي عقده في ٢٨ فبراير ١٨٥٥ وحدث أنه يتفق مع تعليماتها وسياساتها، فقد راحت

(١) الوثائق الإنجليزية بدار الوثائق البارحة : F. O. 78-1156, from Lord Stratford de Redcliffe to Lord Clarendon, No. 217, 21st March 1855 .

(٢) Seifed-Dean . England's Opp P 36, Husny P. 247 .

(٣) الأوراق الإنجليزية - F. O. 78-1156, from F. O. to Lord Stratford No. 206, 9 th March 1855.

تعبّر عن ارتباها وتقديرها لسفيرها الذي انجح في أن يصل بمشكلة القناة إلى بر السلامة عند ما لم يتخذ أى قرار بخصوص المشروع ، ثم رحيل (دى لسبس) من الآستانة دون الحصول على تصديق حكومة الباب العالى على امتيازها ، ومع ذلك فقد اعتقدت وزارة الخارجية الانجليزية بأن مساعيها المقبلة ومحاولاتها التالية يجب أن تكون بالمفاوضة مع الحكومة الفرنسية ، ولو أنها كانت تعتقد أن من الصعب الوصول إلى اتفاق مع الحكومة الفرنسية بخصوص المشروع لاختلاف وجهات النظر بين الحكومتين (١) .

ولقد مضت الحكومة الإنجليزية في معارضتها للمشروع والإيحاء للحكومة الباب العالى بالاسمرار في معارضته على أساس أنه سيكون عديم الفائدة حتى ولو كان في الإمكان تنفيذه . ولأن الامتياز الذي منحه (سعيد) (لدى لسبس) موضع كثير من الاعتراضات والمآخذ لأسباب سياسية ، ولأن الوقت ليس مناسباً لافساح مكان لهذا المشروع الضخم في الدوائر المالية ، ثم وعدت الحكومة الانجليزية في الوقت نفسه بأن تيزل مساعيها لدى الحكومة الفرنسية « التي لا بد أن (دى لسبس) » إنما يعمل بموافقتها ويستند إلى تأييدها » (٢) .

ولم يقتصر أثر معارضة السفير الإنجليزي لمشروع القناة على ذلك القرار السالف الذكر الذي اتخذه مجلس الوزراء العثماني في ٢٨ فبراير ١٨٥٥ ، بل حاول السفير الإنجليزي كذلك أن يحمل الحكومة العثمانية تسعياً للتأثير على والى مصر حتى يتخلى عن المشروع ، ويتجلى ذلك في الخطاب الذي أرسله (رشيد باشا) الصدر الأعظم إلى (محمد سعيد باشا) في ٧ مارس ١٨٥٥ . فقد ردد (رشيد باشا) في هذا الخطاب كل ما كان يردده (لورد ستراتفورد) على مسامعه ، من أن هذا المشروع لا يرجى منه نفع كما تتصور الحكومة المصرية ، وأنه لو كانت الحكومة الإنجليزية ترى فيه فائدة ما لمسا ترددت في الموافقة عليه والتوصية بتنفيذه فوراً

F. O. 251 - 52 F. O March 23rd 1855, Part I, from (١)
Lord Clarendon to Lord Stratford

[F. O. 78-1156 from F. O. to Lord Stratford de Redcliffe (٢)
No. 245, 29th. March 1855 (Confidential) .

بغض النظر عن يعهد إليه بالتنفيذ سواء أكان ذلك فرنسيا أم انجليزيا ، « حيث أن الحكومة الانجليزية ترحب بالمشروعات التي تسهل شئون التجارة بين أوروبا وآسيا ، وليكنها تعارض المشروع - كما يقول (رشيد باشا) - لاعتقادها التام بعدم فائدته وجدواه وأن لإقدام مصر على تنفيذ هذا المشروع الباهظ النفقات قد يعود عليها بالضرر ، ومن الصعب أن تؤيد حكومة الباب العالي هذا المشروع الذى يتكلف تنفيذه ما ثمة وثلاثين مليون فرنك في هذا الظرف الذى تستأثر فيه الحرب بكل جهودها ، كما أن الفوائد التي يحتمل أن تفيدها مصر من المشروع غير مؤكدة » ، وعلى هذا الأساس إذا أخذ المصدر الأعظم يبرر القرار الذى اتخذه مجلس الوزراء العثماني بضرورة أن يجرى بحث المشروع وعقد الامتياز قبل أن يصدر قرار في الموضوع (١) .

وفي نفس الوقت بحث (كامل باشا) رئيس المجلس العثماني ومصر (محمد سعيد باشا) برسالة بتاريخ ٩ مارس ١٨٥٥ ردد فيها ما جاء في رسالة (رشيد باشا) حتى لقد اعتقد البعض بأن الرسالتين كانتا من أملاء شخص واحد (٢) .

فقد أشار (كامل باشا) - في رسالته - إلى أن انجلترا تعارض المشروع بطريقة غير رسمية كذلك ، وأن كلا من الحكومتين الإنجليزية والفرنسية تتحاشى لمبدأ رأيها في المشروع بطريقة رسمية حتى لا تفضب كل منهما الأخرى لإبقاء على تحالفهما في الحرب القائمة (حرب القرم) ، وعلى ذلك سوف يقع العبء على الدولة العثمانية لأنها لا بد وأن تفضب أياً من الدولتين إذا ما اتخذت قراراً بخصوص مشروع القناة ، واعتبر (كامل باشا) أنه لو أن الحكومتين الإنجليزية والفرنسية تباحثتا ووصلتا إلى اتفاق فيما بينهما لكان ذلك أفضل مخرج من هذا المأزق لأن القرار الذى سيتخذ في الموضوع سيكون حينئذ موضع رضا كل من هاتين الحكومتين . واتهم (كامل باشا) (سعيد آ) في هذه الرسالة بأنه يبدى ميلاً وتحييزاً ظاهراً

(١) الأوراف الركبة - المحفظة رقم ١٢٩ عاندين - داف الصدارة العظمى سهر حمادى الثاني - ترجمه الوثيقة الركبة المؤرخه ١٧ جمادى الثاني ١٢٧١ هـ (٧ مارس ١٨٥٥) ، من مصطفى رشيد الصدر الأعظم إلى (سعيد باشا) .

(٢) Seifed-Dean : England's Opposition ... , P. 40.

(نحو فرنسا) في موضوع القناة ونصح الوالى حتى لا يقدم على تنفيذ المشروع ما لم يحصل على موافقة حكومة الباب العالى ، ثم حذره من مغبة الاخطار التى قد تنجم عن ذلك وفي مقدمتها انتقال القوة البحرية الإنجليزية الراضية تجاه (سباستبول) إلى المياه المصرية مما يؤدى إلى « اشتباك العالم بعبءه بعض » ، حيث أن انحلاله لن تقف مكتوفة الايدي إذا ما أيقنت أن المشروع سوف يدخل مرحلة التنفيذ ، ثم أشار (كامل باشا) إلى أن (محمد على) رغم إيمانه بفائدة القناة لم يقدم على حفرها « حتى لا تحلب على مصر عداوة حكومة قريه كإنجلترا » ونصح (كامل باشا) (سعيداً) بأن يتجنب - بقدر المستطاع - التقرب من أى من الدولتين على حساب الأخرى . ثم استعرض كامل باشا مراد الامتياز الاول وبين (سعيد) كيف أنه ينطوى على خطر كبير بالتنازل عن بعض الاراضى لشركة القناة لمدة طويلة ، وفي ختام رسالته نصح (كامل باشا) والى مصر بأن يبذل جهده من أجل مصلحته ومصلحة الدولة العثمانية بتأجيل مشروع القناة ، وعدم الشروع في تنفيذه إلا بعد أن يحصل على موافقة الباب العالى (١) .

وقد اختلفت آراء بشأن خطاب (كامل باشا) هذا ، فادعى (بندقي) سفير فرنسا فى آستانة أن (كامل باشا) - فى خطابه - طلب من الوالى التخلي عن المشروع الذى يعارضه السفير الإنجليزي وتأييده حكومته كل التأييد فى موقفه ، بينما لا يجد ممثلو فرنسا التأييد من حكومتهم ، وأن الحكومة الفرنسية لا تتمتع بالاستقرار ، ولا تستطيع فرنسا أن تجلب له نفعاً أو ضرراً بينما تستطيع إنجلترا أن تسبب له أضراراً فادحة ، وأنه يجب أن يتخلى عن المشروع إذا أراد أن ينعم بالهدوء والسكينة فى حكم مصر وأن يجنب نفسه تهديد سفن الاسطول الإنجليزي ، وفى نفس الوقت يظل حائزاً لرضا السلطان (٢) .

(١) الأوراق المركبة المحفظة رقم ١٣٠ عابدى ، داف المرفقات ، ترجمة الكتاب
الركى المؤرخ (١٩ جمادى الثامن ١٢٧١ هـ - ٩ مارس ١٨٥٥) من (كامل باشا) إلى
(سعيد باشا) (عريضة مصرية) ، F. O 352-44, Cairo, April 1855, F. .
Bruce to Lord Stratford de Redcliffe (private) .
Scifed-Dean : England's Opposition ... P. 41 (de Sabatier (٢)
au Ministre, d'Alexandrie en 9 Avril 1855, ==

إلا أنه :مراجعة النص التركي لخطاب (كامل باشا) لا نجد فيه تلك العبارات التي ادعى (بندقي) وجودها فيه ، كما أن (كولر) سفير النمسا في الآستانة يذكر أنه اطلع على صورة خطاب (كامل باشا) إلى (سعيد) ولم يجد فيه العبارات التي ذكرها سفير فرنسا ، ولقد أكد (كولر) أن هذا الخطاب لم يتضمن سوى مطالبة الوالي بعدم البدء في الأعمال الخاصة بالمشروع ما لم تصله مرافقة الحكومة العثمانية ، وذهب (كولر) إلى حد القول بأنه لو كان قد وجد في الخطاب ما يمس الحكومة الفرنسية لاحتج عليه مثلما احتج مثل فرنسا . وقد التمس (كولر) العذر (لكامل باشا) في إرسال كتابه إلى (محمد سعيد باشا) بقوله إن الحكومة العثمانية كانت في مركز حرج لعدم رغبتها في اغضاب أى من الحكومتين الإنجليزيتين والفرنسية ، فكان لابد من مطالبة والى مصر بالامتناع عن المشروع في تنفيذ المشروع قبل التوصل إلى حل يرضى كلا الدلتين ، ولذلك لم يكن له ف سوى كسب الوقت حتى لا تغضب أية واحدة من الحكومتين الأوروبيتين (١) .

وفي أول أبريل ١٨٥٥ رد (سعيد باشا) على خطاب صهره (كامل باشا) فأوضح أنه لا مبرر مطلقاً لخوف الحكومة العثمانية حانب انجلترا حيث أن المشروع لن ينفذ بواسطة دولة معينة وإنما بواسطة شركة عمومية مؤلفة من جميع الجنسيات وبذلك يكون المشروع سليماً من أى ضرر أو خطر خصوصاً وأن المشروع لم يصادف معارضة من قبل الحكومة الإنجليزية ويمثلها في مصر ، ثم نبى (سعيد باشا) أن يسعى لتنفيذ المشروع لإرضاء لأحد الناس ، وإنما هو مقتنع بفوائده لصالح مصر والإسلام ، وعبر (سعيد) عن قلة ائتمائه بالخطر الناجم من احتمال ظهور السفن الانجليزية في المياه المصرية ، وفي ختام رسالته أعرب

== الوثائق النمساوية (الميكرو فيلم) No 14 B, de Kollei à Buol en 2
Mai 1855, piece-jointe (Conversation entre Rechid et Benedetti
en 9 Avril 1855

(١) الوثائق النمساوية (الميكرو فيلم) No. 12 D, Rapport de Koller à
Comte Buol de Constantinople le 19 Mai 1855, No. 14 B, de
Koller à Buol le 2 Mai 1855

(لكامل باشا) عن أملة في أن يساعده في الحصول على مرافقة الحكومة العثمانية على المشروع^(١).

وفي رسالة من (كامل باشا) إلى (سعيد) في ١٩ أبريل ١٨٥٥ أنكر أنه كان يقصد من وراء رسالته الاساءة إلى « دولة عظمى كفرناح » ، كما أنكر أنه كان يقصد من الإشارة إلى احتمال طهر السفن الإنجليزية في المياه المصرية أن يحاصر الانجليز الاسكندرية ، بل ادعى أنه كان يقصد أنه من المحتمل أن تصطدم القوة البحرية الإنجليزية بقوه أخرى فرنسية في المياه المصرية .

ورغم أن النص التركي للخطاب (كامل باشا) لم يتضمن العبارات التي ذكر ممثل فرنسا أنها وردت فيه ، كما أن ممثل النمسا في آستانية لم يجد هذه العبارات كذلك عندما اطلع على صورة الخطاب ، فقد ادعى ممثل فرنسا أن هذه العبارات وردت في (مسودة) الخطاب (كامل باشا) وهي المسودة التي أشيع أن محتوياتها تسربت إلى ممثل فرنسا^(٢) ، ولو أن (كامل باشا) أنكر تسرب محتويات هذه (المسودة) وأكد أن ما اذيع عن محتوياتها يخالف ما جاء فيها^(٣) .

ومهما يكن من أمر فإن الخطاب الذي أرسل فعلا إلى (سعيد) كان خلوا من هذه العبارات بغض النظر عن ورودها في المسودة أو عدم ورودها .

ولقد اعترف (رشيد باشا) - بعد استقالته من منصبه - لسفير النمسا بأن خطاب (كامل باشا) كان بايعاز من السفير الإنجليزي^(٤) .

(١) الوثائق التركية - سجل رقم ١٨ صادر عابدين ، ترجمه الكتاب التركي رقم ٩١ المؤرخ ١٣ رجب ١٢٧١ هـ (أول أبريل ١٨٥٥) من (سعيد باشا) إلى (كامل باشا) F. O. 78-1156. from the Governor General of Egypt to Kiamil pacha, 31st, March 1855 (Trans,) Enclosure.

(٢) الوثائق التركية - سجل رقم ١٨ صادر عابدين ، ترجمه الكتاب التركي رقم ٩٦ المؤرخ ٢٥ شومان ١٢٧١ هـ (١٣ مايو ١٨٥٥) من (سعيد باشا) إلى (كامل باشا) .

(٣) الأوراق الركبة - المحفظه رقم ١٣٠ معرفات ، ترجمه الوثيقة التركية المؤرخه ١٥ رمضان ١٢٧١ هـ (أول يونيو ١٨٥٥) من (كامل باشا) إلى (سعيد باشا) .

(٤) الوثائق النمساوية (الميسكرو فيلم) No. 16 A-L de Koller à Buol, le

10 Mai 1855.

ومن هنا تتضح لنا حقيقة هذا الخطاب والهدف من إرساله ، ذلك أن لورد (ستراتفورد) أراد أن يستعمل القرابة التي تربط (كامل باشا) بوالى مصر ليتخذ منها ستاراً لمساغيه لكي يعدل (سعيد) عن مشروع القناه دون ان يكون لهذا المسعى صفة رسمية تفض بالحكومة الفرنسية ، فاعز الى (كامل باشا) بإرسال هذا الخطاب بدعوى أنه نصيحة من أحد أفراد أسرته ، ومع هذا فقد عبر (بندقي) (لرشيد باشا) عن استياء حكومته من إرسال خطاب (كامل باشا) بومر من موقف أعضاء الحكومة النمائية لإزاء مشروع القناه (١) .

إلا أن خطابي (رشيد باشا) و (كامل باشا) الى والى مصر لم يأتيا بالنتيجة المرجوة منهما ، ذلك أن (سعيد باشا) لم تؤثر فيه التهديدات التي تضمنتها الرسلتان ولم يتزحزح عن موقفه ولم يتخل عن تأييده التام لمشروع القناه ، وقد علم (هو بر) بقنصل النمسا في مصر من (مصطفى بك) بن (إبراهيم باشا) تحقيق الالى أنه بعد وصول الرسلتين المذكورتين عبر الالى عن سخطه وتناول (كامل باشا) بكلام شديد وعقد مجلسا للحرب ضم الضباط المخلصين المحيطين به وأبلغهم بما ورد في الرسلتين وطلب منهم أن يدافعوا عنه في كل الاحوال وضد أى شخص كان أى أن (سعيداً) لم يتأثر بالتهديد بل ظل متمسكا بموقفه (٢) .

ولقد ترتب على احتجاج (بندقي) بمثل فرنسا على ما ورد في خطاب (كامل باشا) من عبارات اعتبرها تمس الحكومة الفرنسية أن استقال كل من (رشيد باشا) الصدر الأعظم و (كامل باشا) رئيس المجلس العالى وعين (على باشا) صدراً أعظم و (فؤاد افندى) وزيراً للخارجية مع رئاسة التنظيمات (٣) . وقد

F O. 352-41, Pera 9th. April 1855 — Pisani to Stratford. (١)
No. ٤30. de Huber à Buol, le 16 (المسكروفيلم) الوثائق النمساوية
Mai 1855.

No. 510, de Huber à Buol, le 19 (المسكروفيلم) الوثائق النمساوية
Mars 1855.

(٣) الأوراق التركية ، المخططة رقم ١٣٠ عابدين متفرقات .
ترجمه الوثيقة التركية المؤرخة ١٧ شعبان ١٢٧١ هـ (٥ مايو ١٨٥٥) من (كامل باشا) الى (سعيد باشا) .

ذكر القنصل الأمريكى فى رسالة بعث بها إلى حكومته فى ٩ مايو ١٨٥٥ أن (سعيد باشا) عزا التغيير الوزارى فى الآستانة إلى الضغط الفرنسى وإلى الموقف العدائى الذى وقفه (رشيد باشا) من مشروع توصيل البحرين بإيعاز من السفير الإنجليزى^(١).

وباستقالة (رشيد باشا) فقد النفوذ الإنجليزى أداة طيعة كان يعتمد عليها كل الاعتماد وبوليهما كل ثقته ، حتى أنه بعد عودة لورد (ستراتفورد) من شبه جزيرة القرم — وقد حدث التغيير الوزارى أثناء غيابه فيها — لم يلبث أن أكد (رشيد باشا) أن هذه الأزيمة الوزارية ما كانت لتحدث لو أنه كان موجوداً بالعاصمة التركية ، بل إنه وعد (رشيد) بإعادته إلى منصبه لولا أن هذا الأخير رفض ذلك ورجا السفير الإنجليزى ألا يقدم على مثل هذا العمل^(٢).

لأن مشروع القناة لم يستفد شيئاً من هذا التعديل الوزارى فقد سار (على باشا) الصدر الأعظم الجديد (وقواد باشا) وزير الخارجية على السياسة السابقة على اعتبار أن الحكومة العثمانية لو اتخذت قراراً بصدد مشروع القناة فلا بد أن تغضب بذلك إحدى الدولتين ، رغم أن الحجة التى كانت تتذرع بها الحكومة العثمانية فى عدم اتخاذ قرار فى المسألة لحين وصول بيانات من وإلى مصر لم يعد لها وجود وذلك بعد أن بعث (سعيد باشا) فى ١٣ مايو ١٨٥٥ بذكرته إلى حكومة الباب العالى أورد فيها كل الايضاحات ورد على الاعتراضات التى كانت الحكومة العثمانية قد طلبت بيانات وإيضاحات عنها .

وفد أجاب (سعيد باشا) فى مذكرته على ما كانت تدعيه الحكومة العثمانية - بإيحاء من السفير الإنجليزى - من أن القناة ستكون عديمة الفائدة فذكر أن عملية انتقال المسافرين ونقل البضائع بالطريق البرى تصادف صعوبات كبيرة فى التفريع ثم النقل إلى محطة السكة الحديد ثم على ظهور الدواب فى طريق السويس

(١) الأوراق الأمريكية (الميكروفيلم) Despatches from U. S. Consuls in Alexandria, No. 21, 9th. May 1855.

(٢) الوثائق النمسية (الميكروفيلم) No. 16 A-L. de Koller à Buol, le 10 Mai 1855.

ثم لإعاده الشح في البواخر فتتحمل المضاعف والمسافرون كثيراً من الأضرار والتلف والخسائر علاوة على التأخير ، ولا شك أن مثل هذه الصعوبات سوف تزول إذا ما شقت القناة ، هذا إلى أن « الحجاج وخاصة الشيوخ والنساء ، وهم الأكثرية ، في ذهابهم إلى الحجاز وعودتهم منه بطريق السويس والقصير يقاسون الكثير من المتاعب في سفرهم على ظهور الإبل وفي قيظ الشمس ، وبشق القناة سوف تزول هذه المتاعب » .

ونفى (سعيد) أن القنصل الإنجليزي في مصر قدم إليه اعتراضات بصورة رسمية أو غير رسمية ، وأبدى استعدادة للرد على أية اعتراضات تهدم إليه بخصوص مشروع القناة .

أما فيما يخص بما كانت تدعيه إنجلترا من أن ثمة صعوبات طبيعية تحول دون شق القناة فقد ذكر (سعيد) أنه عهد إلى مهندسين أكفاء في خدمته (يقصد لبنان وموحيل) بدراسة المشروع والمنطقة التي سوف تخترقها القناة دراسة واقعية مستفيضة وأن هؤلاء قد وضعوا تقريراً شاملاً عن القناة (يقصد المشروع التمهيدى) ، وقد أرفق صورته من هذا التقرير بمذكرته إلى الحكومة العثمانية .

كما أشار (سعيد) كذلك إلى أن الأموال التي سوف تستخدم في تنفيذ المشروع لن تسكون من دولة بعينها بل سيكون المساهمون في هذه الشركة من دول متعددة ولذلك فلا تحرز دولة من الدول نفوذاً خاصاً في شركة القناة ، وعلاوة على ذلك فإن الخزانة المصرية لن تُصاب بإرهاق .

والتمس (سعيد) في حتام مذكرته صدور الإذن بالموافقة على مشروع القناة (١) .

وقد كان (دى لسبس) يتوقع أن يكون للمذكرة (سعيد باشا) المدعمة بالمشروع التمهيدى الذى وضعه (لبنان) و (موحيل) أثرها في القضاء على

(١) الأوراق التركية - مسجل رقم ١٧ صادر عابدين . ترجمه الكتاب الرسمى رقم ٢٦ المؤرخ ٢٥ شعبان ١٢٧١ هـ (١٣ مايو ١٨٥٥) من وإلى مصر إلى الباب العالى .

ما كانت تتذرع به الحكومة العثمانية في المطالبة وإرجاء المرافقة على المشروع ، فقد تضمنت المذكرة الرد على الإيضاحات التي طلبتها الحكومة العثمانية وعلقت عليها إصدار قرارها بشأن مشروع القناة ، خصوصاً وأن السفير الإنجليزي لم يكن يجاهر بمعارضة المشروع رسمياً^(١) .

ومن ناحية أخرى فإن الحكومة النمساوية لم تلبث أن عبرت لسفيرها في الآستانة البارون (كرلر) عن رغبتها الشديدة في نجاح المفاوضات التي تجري من أجل الحصول على تصديق حكومة الباب العالي على مشروع القناة التي تسعى (دى ليسبس) لتنفيذه^(٢) ، ثم انتهز ممثل فرنسا فرصة وصول هذه البيانات التي بعث بها والي مصر فطلب من الحكومة العثمانية الموافقة على الامتياز ما دام (سعيد باشا) قد استجاب لطلب الباب العالي وما دامت الحكومة الإنجليزية قد سحبت معارضتها للمشروع .

ورغم أن لورد (ستراتفورد) قد بادر فأنكر أن حكومته سحبت معارضتها للمشروع فإنه قد أيقن كذلك أنه من الصعب أن تستمر مساعيهِ لمرقلة مشروع القناة وتعطيله إلى أجل غير مسمى دون أن تعلن الحكومة الإنجليزية عن سياستها رسمياً لإزاء المشروع ، فكتب إلى حكومته في ٣ يونيو ١٨٥٥ يقترح أن تسعى الحكومة الإنجليزية لإقناع الحكومة الفرنسية بوجهة نظرها بخصوص مشروع القناة وإبلاغ الحكومة العثمانية بذلك ، أما إذا طلت الحكومة الإنجليزية متمسكةً بوقف المعارضة ضد مشروع القناة فقد طلب أن يعهد إليه بأن يعبر عن وجهة نظر حكومته هذه بطريقة (شبه رسمية) ، حيث أن حكومة الباب العالي تشعر بحرج شديد من جراء الاستمرار في معارضة مساعي ممثل فرنسا دون أن تستطيع التذرع أو الاستناد إلى الاعتراضات التي تبديها دولة كإنجلترا لها مثل ما لفرنسا من الاعتبار والتقدير ، وأضاف السفير الإنجليزي إلى ذلك قوله بأنه

(١) الوثائق النمساوية (الميكرو فيلم) No. 830, de Huber à Buol, du

Cane le 17 Mai 1855.

(٢) الوثائق النمساوية No. 1. Depeche au Baron Koller à Constantinople

بدون أن تبدى الحكومة الإنجليزية رأيها رسمياً فإن الحكومة العثمانية أن تتمكن من الاستمرار في موقفها أكثر من ذلك (١) .

إلا أن الحكومة الإنجليزية استمرت ممتنعة عن إبداء رأيها للحكومة العثمانية في مشروع القناة بصفة رسمية ، وعهدت إلى سفيرها في الأستانة بأن يوضح للحكومة العثمانية أنه إزاء الصعوبات الطبيعية التي تصادف مشروع القناة وكذلك العقبات المالية التي يصعب لسببها جمع مبلغ يتراوح بين ٨ - ١٠ ملايين جنيه استرليني (تكاليف المشروع) في فترة الحرب ، فالواضح أن (دى لسبس) لما يهدف من وراء مشروع القناة إلى أهداف سياسية ود تؤدي إلى الإضرار بمصالح السلطان العثماني ، وبدافع هذا الاعتبار وحده - وليس بدافع الغيرة من فرنسا - تشعر الحكومة الإنجليزية بالقلق البالغ للتنازل عن بعض الأراضي لشركة أجنبية ذلك أن التنازل لهذه الشركة عن شريط من الأرض يمتد من ساحل البحر المتوسط إلى البحر الأحمر قد يخلق حاجزاً « لا يمكن اختراقه » يفصل بين مصر وسوريا ويساعد على انفصال مصر في المستقبل عن الامبراطورية العثمانية « ولعل هذه الاعتبارات لم تخطر ببال الحكومة العثمانية ، ولا شك في أن الوالي فد أغرته المكاسب فاعتقد أن القناة مشروع ناجح من الناحية التجارية ولو أن الحكومة الإنجليزية لا تعتقد أن القناة سرف تدر الأرباح التي تخيلها أنصار المشروع بل سوف تؤدي إلى تحقيق أطماع أولئك الذين يريدون أن يحصلوا لأنفسهم في مصر على مركز مستغل عن السلطان والوالي على السواء » (٢) .

وهكذا لجأت الحكومة الإنجليزية في معارضتها لمشروع القناة إلى إثارة مخاوف حكومة الباب العالي بما قد يترتب على شق القناة من أضرار سياسية تلحق بالدولة العثمانية ذاتها . وقد كان لهذه المخاوف التي أثارها الحكومة الإنجليزية تأثيرها السريع والمباشر على أعضاء الحكومة العثمانية ، فقد أبلغ العماديون الدوائر

(١) الأوراق الإنجليزية مدار الوائى النارجمه
Most Confidential, from Lord Stratford to Lord Clarendon, No. 398, 2 nd. June 1855, Constantinople.
F. O. 78-1156, Confidential, from F. O. to الأوراق الإنجليزية
Lord Stratford, No 429, 6 th. June 1855.

المختلفة المعنية بالأمر بأن حكومة الباب العالي لا تميل للوفاق على امتياز حفر قناة السويس وتستند في ذلك إلى أساسين هامين : أولهما أن الدول الكبرى لما تصل بعد إلى اتفاق فيما بينها بخصوص القناة ، وثانيهما أن هناك خطراً سوف يترتب على إقامة مستعمرة فرنسية على جانبي القناة قد تنقلب إلى حماية فرنسية على مصر ذاتها (١) .

وهكذا انتهزت السياسة الإنجليزية في عرقلة مشروع القناة وتسببت في عدم نجاح (دى لسبس) في الحصول على تصديق الحكومة العثمانية على الامتياز الذي منحه له وإلى مصر ، وبذلك تكون انجلترا قد كسبت - عن طريق سفيرها في الآستانة - تلك الجولة في صراعها ضد مشروع القناة، حتى لقد اعترف (ثوفيل (Thouvenel) سفير فرنسا الذي خلف (بندى) في الآستانة بأنه كان من الخطأ قيام (دى لسبس) ببذل المساعي في الآستانة وأنه كان من الأفضل أن يوجه مساعيه إلى باريس بدلاً من ذلك (٢) .

ولا شك أن المراسلات المتبادلة بين الحكومة الإنجليزية من جهة وسفيرها في الآستانة وفنصلها في القاهرة من جهة أخرى تدحض ما ذهب إليه (دى لسبس) والسفير الفرنسي في الآستانة ، وتؤكد ما ذكره (كولر) سفير النمسا في الآستانة من أن معارضة لورد (ستراتفورد) لمشروع القناة لم تكن بدافع شخصي من ناحيته وإنما كان يهتدى في معارضته بتعليمات حكومته (٣) .

ولما كانت معارضة انجلترا هي السبب في إحفاق (دى لسبس) فقد أيمن هذا الأخير أنه لا بد أن يتحد لمساعيه ميداناً آخر ، فاعترى أن ينقل مجال مساعيه إلى انجلترا ذاتها لمحاولة التفاهم مع سياستها وإفناعهم بالتخلي عن معارضتهم ضد مشروع القناة (٤) .

(١) الأوراق الانجليزية F. O 78-1064, from Pisani to Lord Stratford, June 2nd. 1855.

(٢) الوثائق النمساوية (المسكروفل) No. 30 C De Koller à Buol, le 25 Juillet 1855.

(٣) نفس المصدر .

Husny, p. 247.

(٤)

والذى يجب ملاحظته أنه لولا موقف المعارضة الشديدة الذى وفقته الحكومة الإنجليزية وسفيرها فى الآستانة لكان من الممكن أن توافق الحكومة العثمانية على مشروع القناة الذى فطن إليه لورد (ستراتفورد) نفسه قبيل اجتماع مجلس الوزراء العثماني فى جلسته المعروفة فى ٢٢ فبراير ١٨٥٥ لاتخاذ القرار اللازم فى موضوع الموافقة على الامتياز الأول ، فقد كتب (ستراتفورد) إلى وزير الخارجية فى اليوم نفسه (٢٢ فبراير ١٨٥٥) أن معظم أعضاء المجلس يميلون للموافقة على الامتياز لإرضاء لوالى مصر وللحكومة الفرنسية (١) ، ثم عاد فأكد هذا الاتجاه عندما كتب مرة أخرى إلى وزير الخارجية الإنجليزية (لورد كلارندون) فى ٢٦ فبراير ١٨٥٥ أن حكومة الباب العالى لا تميل إلى تحمل مسئولية رفض أو تأجيل الموافقة على المشروع وأنها لذلك تطالب بالعاج إما أن تعلن رسمياً اعتراضات حكومتها على المشروع أو أن تترك لها حرية الموافقة بدون تأخير على الامتياز الذى منحه الوالى (محمد سعيد) (لفردينان دى لسبس) (٢) .

على أن بلوغ الموقف هذا الحد من تضارب المصالح بين إنجلترا وفرنسا حول مشروع القناة من شأنه أن يدعونا إلى التساؤل عما إذا كانت موافقة السلطان على امتياز حفر القناة ضرورية وقانونية أم أنها لم تكن كذلك .

فقد كان يبدو ضرورياً — من الناحية النظرية — الحصول على موافقة حكومة الباب العالى على المشروع حيث أن الامتياز الأول قد نص على عدم البدء فى تنفيذه إلا بعد الحصول على تصديق السلطان ، ومع ذلك فقد اختلفت الآراء حول مدى ضرورة الحصول على هذا التصديق وقانونيته .

على أن تقرير هذه المسألة إنما يرتبط ببيان العلاقة التى ربطت مصر بالدولة العثمانية وفى المبادئ التى حددتها تسوية المسألة المصرية - العثمانية فى عام ١٨٤٠ - ١٨٤١ وهى التسوية التى كانت قنطوى على تدويز وتناقض ، فكيف لمصر شطراً

Seifed-Dean P 35.

(١)

Hallberg The Suez Canal, P 126

(٢)

من الاستقلال الداخلي من ناحية ثم فيدت ساطة الولاة من ناحيه أخرى فظلت مصر مقاطعة كبقية مقاطعات الدولة العثمانية، وصارت مصر - بين أشياء أخرى - محرومة من المفاوضة مع الدول الأخرى مباشرة أو عن طريق عقد معاهدات مستقلة عن الباب العالي (١) ، وعلى ذلك فقد كانت مصر دولة نافضة السيادة من حيث أنها من وجهة النظر القانونية ظلت خاضعة للدولة العثمانية بالرغم من أن حكام مصر كانوا - بفضل أحكام هذه التسوية - يتمتعون بسلطة واسعة (٢) ، فكان في استطاعه مصر أن تقوم بحرية ومن تلقاء نفسها بتنفيذ بعض الأعمال ، إلا أنه لم يكن في الإمكان تنفيذ البعض الآخر إلا بعد الحصول على موافقة حكومة الباب العالي (٣) .

فتحت أى النوعين إذاً يندرج مشروع القناة ؟

اعتبر كثر من الكتاب أنه في وسع (سعيد) أن يقوم بتنفيذ مشروع القناة دون أن يلجأ إلى الحصول على موافقة السلطان عليه على اعتبار أن شيئاً في المعاهدات والقرارات التي حددت اختصاصات ولاية مصر لم يكن ينص على ذلك خصوصاً وأن مشروع القناة مشروع ذو فائدة عامة ، وفي رأى هؤلاء أنه إذا كان (سعيد باشا) قد نص في الامتياز الأول على ضرورة الحصول على موافقة السلطان قبل المشروع في التنفيذ فإن ذلك إنما كان من قبيل إظهار الاحترام للسلطان والرعبة في عدم الإساءة إلى متاعر إنجلترا التي كانت تعارض المشروع ، أصف إلى هذا أن هذه الدولة الأخيرة كانت مشتركة جنباً إلى جنب مع فرنسا في الدفاع عن الإمبراطورية العثمانية في حرب القرم وكان من الواجب في ذلك الوقت تجنب حدوث أى تصدع في تحالفهما (٤) . وعلى هذا الأساس فقد كان (دى لاسبس) يعتبر أن مشروع القناة

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى . مصر والـ . ودان ص ٢١ .

(٢) Cocheris Situation Internationale de l'Egypte et du Sudan P 7 37.

Rossignol . Le Canal de Suez ... P 25-26 (٣)

Kenny . The Gates of the East, P 21, (٤)

Silvestre . L'Isthme de Suez, P 38-39

Issu Amine . Le Canal Maritime de Suez, P. 36,

Beaty . De Lesseps of Suez P. 117

لا يختلف عن المشروعات العامة الأخرى التي أنجزها (محمد علي) دون الحصول على موافقة السلطان العثماني (١) . ولكن مما تجدر ملاحظته أن مشروعات (محمد علي) كانت مشروعات لإنشائية تهدف إلى خدمة البلاد المصرية أولا وقد قام هو بتنفيذها بأموال مصرية وأيد عاملة مصرية ، وإذا كان قد استعان ببعض الأتباع في هذه الأعمال فقد كان هؤلاء بمثابة خبراء موظفين لديه بحسب ، يتقاضون مكافآت من الحكومة المصرية .

وحتى مشروع الخط الحديدي بين الاسكندرية والعااهرة الذي بدى العمل فيه أيام (عباس) كان مصر يا ينفذ بأموال مصرية وقامت الحكومة المصرية بإدارته واستغلاله بعد الانتهاء من انشائه .

أما مشروع القناة فبالرغم من أنه مرفق عام ، ورغم أن تكليف الحكومة المصرية لشركة القناة بتنفيذه يعتبر عقد مفاولة - كما رأينا في الفصل الثامن - فقد كان من المنتظر أن تعتمد شركة القناة على رؤوس أموال أجنبية في تنفيذ هذا المشروع ، كما أنها كانت سوف تقوم بإدارة القناة ثم استغلال هذا المرفق بعد الفراغ منه ولا تتركه للحكومة المصرية إلا بعد مرور تسعة وتسعين عاما من إفتتاح القناة للملاحة ، يضاف إلى ذلك أن تنفيذ مشروع القناة وملحقاتها من القنوات والمدن كان من المنتظر أنه سوف يستلزم تنازل الحكومة المصرية عن بعض الأراضي التي تمتلكها لشركة القناة ، وقد نص الامتياز الأول على ذلك فعلا ، علما بأن الحكومة العثمانية حرمت على ولايتها التصرف في أراضي الدومين العام (٢) .

ثم إن شق القناة سوف يؤدي إلى تعرض البلاد لتدفق سيل من المصالح الأجنبية عليها وكانت إدارة القناة الملاحية بين البحرين - بسبب أهميتها الخطيرة وموقعها الاستراتيجي - تدعو إلى حصول اتفاق بين الدول الأوروبية المعنية بالأمر من أجل تقرير حياد القناة وضمان عدم وقوعها في قبضة دولة من

Sabry . L'Empire Egyptien Sous Ismail, p 78; (١)

Rossignol Le Canal de Suez, P. 65,

Sabry, P, 77. (٢)

الدول ، وعلى ذلك فقد كان مشروع القناة يختلف عن غيره من المشروعات الأخرى التي أنجزها (محمد علي) أو عن مشروع الخط الحديدي وذلك من حيث أنه كان لمشروع القناة جانب سياسي ، ومن أجل ذلك فقد صار واحدا للحصول على موافقة حكومة الباب العالي على المشروع ، وزيادة على ذلك فقد نص فرمان أول يونيو ١٨٤١ على ضرورة إبلاغ حكومة السلطان بالمسائل الهامة المتصلة بمصر (١) . ورغم أن وصف المسائل الهامة لم يكن تعبيرا محدودا فلما لا شك فيه أن شق قناة بين البحرين إنما يعتبر من المسائل الهامة (٢) ، كما أن (عباس الأول) لم يبدأ في تنفيذ مشروع الخط الحديدي إلا بعد أن وصلت موافقة السلطان .

وقد أكد ذلك الوزير النمساوي (مونيخ) فهو قد اعتبر أن مشروع القناة مشروع ذو أهمية بالغة للخطورة وأنه سوف يكون لذلك عرضه لتدخل سياسي في أمره من جانب الدول الأوروبية ، ولذلك « فقد أحسن والى مصر صنعا — على حد قول (مونيخ) — عندما طلب الحصول على موافقة السلطان على هذا المشروع » (٣) .

وعندما تحدث (كولر) السفير النمساوي في أستانة مع (رشيد باشا) بخصوص مشروع القناة وممارنته بالخط الحديدي ، بين (كولر) كيف أن انجلترا التي تتمسك بضرورة صدور موافقة حكومة الباب العالي على مشروع القناة لم تكن ترى ثمة ضرورة للحصول على هذه الموافقة بالنسبة لمشروع الخط الحديدي الذي كانت تسعى لإنشائه ، فأجاب (رشيد) على السفير النمساوي بقوله إن حكومة الباب العالي — رغم موقف انجلترا — قد تمسكت بجمعها القانون ، ولم يبدأ (عباس) في الأعمال التي كان يتطلبها تنفيذ مشروع الخط الحديدي إلا بعد أن

Huëwitz Diplomacy in the Near East, Vol I, P 123 (١)
(Doc No. 51, Sultan's Firman to Moh Ali, 1st June 1841.
Quoted from Gl . Britain, Parliamentary papers, 1879, Vol .
78 Firmans granted by the Sultans to the Vice Roys of Egypt,
1841-73 Egypt No 4 (1879) C 2305, pp. 36-39.

Rossignol, p. 68

(٢)

Lettre de De Lesseps à M. le Comte De Lesseps à Paris, (٣)
de Vienne, 8 Juillet 1856 · Lettres, journal I, 402.

تسلم موافقة السلطان، هذا بالإضافة إلى ما يحيط بمشروع القناة من ظروف سياسية حيث يلزم اتفاق الدول الأوروبية على حياد القناة (١).

ويؤكد (نوبار باشا) أثناء مساعيه ومفاوضاته — بعد ذلك — مع شركة القناة في باريس عام ١٨٦٣ حق السلطان في الموافقة على المشروع ، فاعتبر أن (سعيداً) عندما علق صحة الامتياز على موافقة السلطان لم يكن هذا بمثابة شرط لإلغاء حجب (Resolutoire) أى يبرر إلغاء الامتياز ، بل كان أيضاً شرط تعلق (Suspensive) أى أنه إذا لم تصدر موافقة السلطان فإن الشركة تفقد وجودها القانوني ، وأن الوالى باشتراطه الحصول على موافقة السلطان لما يحتم في هذا الشرط المعاهدات والمواثيق لأن حق السلطان في ذلك لا ينكر ، وهو مستمد — كما يقول نوبار — من فرمان عام ١٨٤١ الذى يقرر ضرورة موافقة الباب العالى على المشروعات الهامة ، بل ولقد اعترف (دى لسبس) في مناسبات مختلفة بهذا الحق وسعى من أجل الحصول على تصديق السلطان ، ولم يغير رأيه و يعلن إمكان التخاضى عن موافقة السلطان العثمانى إلا بعد أن فقد الأمل في الحصول على هذه الموافقة وباءت مساعيه في الآستانة بالفشل (٢).

(١) الوثائق المسوّه (المسكروفلم) No 20 C. de Koller à Buol à

Vienne le 7 Juin 1855; Husny, p. 253-254.

Rossignol . Le Canal de Suez ... , P. 65-66.

(٢)

الفصل العاشر

معارضة انجلترا لمشروع القناة

مسماعى انجلترا لعرقلة المشروع :

لقد كان (دى لسبس) يقدر منذ البداية خطورة معارضة الحكومة الإنجليزية على مستقبل مشروع القناة ، ولذلك رأينا (١) أنه بمجرد وصوله إلى القاهرة مع (سعيد) من الرحلة الصحراوية أسرع — بناء على نصيحة الوالى — يستطلع رأى القنصل الإنجليزي (بروس) ويحاول معرفة الموقف الذى سوف تتخذه الحكومة الإنجليزية من المشروع بعد أن أعلن الوالى موافقته على تنفيذه . ورغم أن القنصل الإنجليزي امتنع عن إبداء رأيه على أساس عدم وصول تعليمات إليه من حكومته بخصوص المشروع فقد حاول (دى لسبس) تهدئة مخاوف الحكومة الإنجليزية وذلك بأن أوضح (لبروس) أن مشروع القناة سيكون ذا صفة عالمية وأن فوائده ستعم الدول جميعاً ، وأنه لا يحمل بين ثناياه أهدافاً سياسية لدولة من الدول وإنما هو مشروع تجارى بحسب (٢) .

ومن أجل التغلب على السياسة التقليدية التى دأبت عليها الحكومة الإنجليزية فى معارضة مشروع القناة طلب (دى لسبس) من (ارليه دوفور) عضو جمعية دراسات قناة السويس فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ (ثم فى ١٤ ديسمبر) أن يذهب إلى انجلترا لىسعى لمقابله كبار الشخصيات السياسية فيها وأن يبذل جهده للتأثير على رأى العام الإنجليزي وإقناعه بتأييد المشروع (٣) .

(١) الفصل الثامن .

(٢) Journal, 24 (De Lesseps . Lettres, journal T. I p. 38 .
Novembre 1854)

(٣) Lettre de De Lesseps a Ailes Dufour, du Caire le 30
Novembre 1854 Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII
p. 228-229.

وفي ٣ ديسمبر ١٨٥٤ بعث (دى لسبس) برسالة إلى (ريتشارد كوبدن R. Cobden) عضو البرلمان الإنجليزي ، وأبلغه فيها أنه قد أخذ على عاتقه أن « يفتح الأرض أمام الشعوب *Aperte Terram Gentibus* » وأنه لا يصدق ما يشاع من أن مشروع قناة السويس يلقى معارضة شديدة من جانب الحكومة الإنجليزية، حيث أن القناة سوف تعود على إنجلترا - على وجه الخصوص - بفوائد جمّة من الناحيتين التجارية والسياسية ، باعتبارها صاحبة أكبر نصيب في التجارة الشرقية ، كما تمتلك في القارة الآسيوية إمبراطورية مترامية الأطراف ، وفي إمكانها أن تخفض تكاليف نهل تجارتها الشرقية إلى النثل باحتصار المسافة بينها وبين الشرف إلى ما يقرب من النصف ، وأعرب (دى لسبس) في ختام رسالته إلى (كوبدن) عن أمله في أن يبدل عضو البرلمان الإنجليزي معونته وتأييده للساعي التي سوف يقوم بها (ارليه دوفور) في إنجلترا (١) .

ولكن الحكومة الإنجليزية لم تلب أن هبت لمعارضة مشروع القناة؛ مجرد أن بلغتها أخبار موافقة الوالي على مشروع (دى لسبس) ، وبدأت الحكومة الإنجليزية تحاول جس نبض الحكومة الفرنسية وذلك عندما سعى لورد (كاولي Cowley) سفير إنجلترا في باريس في ١٣ ديسمبر ١٨٥٤ لمقابلة (دروين دي لوس Drouyn de Lhuys) وزير خارجية فرنسا واستوصحه الأمر فيما يجري في مصر من أحداث ، واستفسر عما إذا كان (دى لسبس) قد اتفق سلفاً مع الحكومة الفرنسية بشأن مساعده في مصر لتنفيذ المشروع ، إلا أن وزير الخارجية الفرنسية نفي صلة (دى لسبس) بالحكومة الفرنسية ، وأعلن أن حكومته لا تهدف إلى تحقيق مصلحة خاصة من وراء المشروع الذي يسعى (دى لسبس) لتنفيذه ، وأنها إذا كانت تحبذ المشروع فإن ذلك يرجع إلى الفوائد التي سوف تجنيها تجارة العالم أجمع من وراء تنفيذه ، ثم أكد وزير الخارجية الفرنسية أن حكومته لن تتدخل في هذا المشروع بأي شكل من الأشكال (٢) .

Lettre De Lesseps a M. Richard Cobden, membre de (١)
parlement a Londres, du Caire, le 3 Decembre 1854 . Lettres,
journal I P 52-54.

De Lesseps Origines du Canal De Suez, P. 100-101; (٢)
Husny Le Canal de Suez, P 239-240,

ورغم هذه التأكيدات من جانب الحكومة الفرنسية ، ورغم أن القنصل الإنجليزى (بروس) نفسه أبلغ حكومته اعتقاده بأن (دى لسبس) لم يكن موفداً من قبل الحكومة الفرنسية (١) ، فقد أخذت انجلترا تبذل مساعيها الدبلوماسية لعرقلة تنفيذ مشروع القناة ، وكانت جهودها في هذا المجال تتسم بالحيلة والحذر والتحفظ حتى لا تنسأ إلى العلاقات الودية التي كانت قائمة وقتذاك بينها وبين فرنسا في أثناء حرب القرم ، واتخذت مساعي انجلترا لإحباط مشروع القناة مبادىء لنساطها في القاهرة والآستانة وباريس .

أما في القاهرة ، فقد بعثت وزارة الخارجية الإنجليزية في ٩ يناير ١٨٥٥ (بروس) قنصلها في مصر تطلب منه أن يبين للوالى « بطريفة ودية للغاية » رأى الحكومة الإنجليزية في المشروع الذى ترى أن تكاليفه سوف ترهق الميزانية المصرية ، وأن رأس المال اللازم لتنفيذه لو جمع من خارج مصر فإنه سوف يكون مشروطاً بشروط من شأنها أن تقيد حرية الوالى في إدارة حكومة بلاده ، كما طلبت من (بروس) أن يوضح (لسعيد) أن معارضتها للمشروع ليس منشؤها أن القائم به شخص فرنسى وأنها لو وجدت أى فائدة ترجى من المشروع لا يدته . واء أكان القائم به فرنسياً أم انجليزياً (٢) .

أما في الآستانة ، فقد شهدنا (٣) كيف أن السفير الإنجليزى لورد (سترانفورد دى ردكليف) قد حمل لواء المعارضة « غير الرسمية » لمشروع القناة ، فأشار على الصدر الأعظم بتأجيل اتخاذ قرار فى المشروع والإيحاء إلى والى مصر بالتخلى عنه وعدم التمسك بتنفيذه .

إلا أنه فى الوقت الذى كانت انجلترا تعارض فيه المشروع بطريفة غير رسمية لدى سلطات القاهرة والآستانة كانت تحاول أن تظهر أمام الحكومة الفرنسية بمظهر ودى ، ويتجلى هذا عندما أكد (كاوى) سفير انجلترا فى باريس لوزير

Ibid, p. 230

(١)

F. O. 78-1123

(٢) الأورال الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية :

F. O. January 9 th, 1855 To Frederick Bruce, No. 2

(٣) الفصل التاسع .

الخارجية الفرنسية في ١٩ يناير ١٨٥٥ أن الحكومة الإنجليزية لا تنوى أن تجعل معارضتها لمشروع القناة تتجاوز حدود « اللياقة » ، وأنها في معارضتها ليست مدفوعة بروح معادية لمصالح فرنسا ، وقد رد (دى لوس) وزير الخارجية الفرنسيه بأن حكومته قد أصدرت إلى (ساباتيه Sabatier) قنصلها في مصر تعليمات طلبت منه فيها الامتناع عن التدخل لمصلحة (دى لسبس) ، وكرر وزير خارجية فرنسا للسفير الإنجليزي أن فرنسا لا تهدف إلى مصالحة خاصة من المشروع ، وليست لها رغبة سوى ترك المشروع لتقدير وإلى مصر ورغبته (١) .

ومن أجل اضعاف حدة المعارضة الإنجليزية لمشروع القناة لم يتوان السان سيمونيون وجمعية دراسات قناة السويس في تشد أزر (دى لسبس) في تلك الفترة ، ولتحقيق هذا الهدف أذاع (انفانتان) في ٢٢ يناير ١٨٥٥ بيانا (٢) ووجه إلى الرأي العام الإنجليزي ، وفيه تناول بالشرح الفوائد السياسية والتجارية التي سوف تعود على إنجلترا من وراء تنفي فناة بين البحرين المتوسط والاحمر بحيث يصير من واحد الحكومة الإنجليزية المسارعة إلى تأييد المشروع والمساهمة في تنفيذه ، فبين (انفانتان) كيف أن شئ برزخ السويس سوف يختصر المسافة التي تفصل الدول الأوروبية عن كل من استراليا والهند والصين إلى ما يفرب من النصف ، ولذلك فقد اعتبر أن أكثر الدول تقدماً في الصناعة وأنشطها في التجارة والملاحة البحرية (يهصد إنجلترا) يجب أن يكون أسبق الدول إلى تأييد هذا المشروع . وعبر (انفانتان) كذلك عن تعجبه لتأييد إنجلترا لمشروع قناة بناما ومعارضتها - في الوقت نفسه - لحفر قناة السويس مع أن الهدف من كلا المشروعين واحد ، وعلل (انفانتان) موقف المعارضة الذي وقفته إنجلترا من مشروع السويس بأن سببه العداء الذي نشب بين فرنسا وإنجلترا منذ قيام الثورة الفرنسية الكبرى فصارت

Husny Le Canal de Suez p. 243

(١)

(٢) الوثائق المصورة (الميكرو فيلم)
No. 15 d. Societe d'Etudes
du Canal de Suez. Note Sur les Avantages que retirerait
l'Angleterre du Percement de Isthme de Suez, sous les doubles
rapp des interets politiques et Commerciaux, Par Enfantin
de Leon, le 22 Janvier 1855.

انجلترا تعتبر شق قناة في برزخ السويس سلاحا تشهره فرنسا في وجهها للمضاء على النفوذ الإنجليزي في الهند . ثم انبرى (انفانتان) بوضع في بيانه كيف أنه لم يعد هناك مبرر لاستمرار مخاوف إنجلترا من نوايا فرنسا حيث أن الظروف في عام ١٨٥٤ تختلف تماماً عنها في عام ١٨٠٤ بعد أن تحالفت الدولتان فوقفتا جنباً إلى جنب « في حرب ضد الهمجية ، ودفاعاً عن المدنية (يفصد حرب العرم) وذلك اتحاد سرف يتأكد في السويس ، في أرض مصر ، من أجل السلام ، ورفاهية العالم وسعادته . . . »

ولقد حاول (انفانتان) في بيانه أن يبين كذلك للرأي العام الإنجليزي أن قناة السويس لن تجر على الإنجليز الأضرار مثلاً قد يترتب على حفر قناة بناما التي كان يرى أن حفرها سرف يؤدي إلى فتح بحار الهند والصين واليابان وأستراليا لسفن الولايات المتحدة الأمريكية التي كانت في يوم من الأيام مستعمرة لإنجليزية « وبذلك يتاح لهذه الدولة الناشئة الفرصة لمنافسة إنجلترا في تجارة الأسواق الشرقية التي كانت احتكاراً لإنجلترا وحدها » . ولما كانت إنجلترا تختبئ دائماً أن تنزع فرنسا في جعل البحر المتوسط بحيرة فرنسية لا ينافسها في مياهه منازع ، فقد أراد (انفانتان) أن يهدى مخاوف إنجلترا من هذه الناحية فأوضح أن ذلك لن يحدث إذا ما شقت القناة في برزخ السويس لأن البحر المتوسط سيصير حائلاً ممرّاً تجارياً تحتل فيه « سيده البحار » نفس المكانة التي تحتلها في المحيط ، هذا علاوة على ما كان يعنفده (انفانتان) من أن شق قناة السويس سرف يؤدي إلى صرف اطماع روسيا عن فارس حيث يصبح أمامها طريق آخر نستطيع أن تصل منه إلى الشرق .

ومع ذلك فقد استمرت الحكومة الإنجليزية على معارضتها لمشروع القناة ، وكانت معارضتها للمشروع في الآستانة أقوى منها في مصر وذلك على وجه الخصوص منذ أواخر يناير ١٨٥٥ عند ما سافر (دى لسبس) إلى الآستانة للحصول على تصديق الحكومة العثمانية على مشروعه واتضح للحكومة الإنجليزية أن الامتياز الذي حصل عليه (دى لسبس) لن يصير نافذ المفعول إلا بعد الحصول على تصديق الدولة العثمانية عليه بوصف أنها صاحبة السيادة على مصر ، ولذلك فقد وجدت الحكومة الإنجليزية أنه من الحكمة ألا تقسم معارضتها لدى

الحكومة المصرية بالسندة حتى لا يوجه الاتهام لانجلترا بأنها تحارب مصالح فرنسا إذا ما وصلت إلى الحكومة الفرنسية أنباء مساعي الحكومة الإنجليزية لدى والى مصر، وذلك حينما أصبح معروفاً على وجه الخصوص أن (سعيداً) يميل إلى حازب فرنسا، وعلى ذلك فقد رأت الحكومة الإنجليزية أنه من الأفضل إذا أرادت عرقلة المشروع أن تبذل مساعيها لدى حكومة الباب العالي فهي تتمتع في الآستانة بنفوذ كبير وتستطيع أن توحى إلى الحكومة العثمانية برفض المشروع، وبهذه الطريقة تقع تبعة عرقلة مشروع القناة - أمام فرنسا - على الحكومة العثمانية لا على الحكومة الإنجليزية، ولم تسكن هذه الأخيرة تريد إفساد العلاقات التي كانت تربطها بفرنسا وقتئذ (١).

ورغم أن معارضة السفير الإنجليزي في الآستانة للمشروع لم تسكن لها صفة رسمية فقد ترتب على القرار الذي اتخذته الباب العالي بتأجيل إصدار مرافقته أن أصبح مشروع القناة مسألة ذات طابع سياسي أكثر منها مسألة تجارية، كما صار واضحاً أنه من المتعذر إخراح المشروع إلى حين التنفيذ إلا بعد الوصول إلى اتفاق بشأنه بين الحكومتين الإنجليزية والفرنسية (٢).

وبنينا كان (دى لسبس) في الآستانة يناهض مساعي انجلترا غير الرسمية كان (بروس) القنصل الإنجليزي في مصر يحاول بطريقة غير رسمية أن يشير قلق (سعيد باشا) ومخاوفه من المشروع، فأخذ يوضح له أن الامتياز الذي منحه الباشا (لدى لسبس) يندطوى على خطر كبير لأنه يجعل السلطة منحصرة في يد فرد واحد هو (دى لسبس) علاوة على خطورة النتائج التي سوف يتأثر بها مركز مصر بسبب شق قناة هلاحية تحترق أراضيها، وخطورة منح شركة فرنسية هي (شركة القناة) حق امتلاك أراضٍ يصير لها حق زراعتها مما يؤدي - كما يقول القنصل الإنجليزي - إلى تزايد النفوذ الفرنسي في مصر التي لا تلبت أن تصبح نواة لمستعمرة فرنسية كبرى (٣)، وتصبح إحدى الحلقات في سلسلة مناطق

(١) Hoskins . British Routes to India, p. 307,

دكتور محمد مصطفى صفوت : انجازه وقباه السويس ص ٢٠/٢١

(٢) Rossignol . Le Canal de Suez, p. 26

(٣) الأوراي الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية : ٢ : 78-1156 No. (1) F O.

Bruce to Clarendon, 20 th. February 1855.

النفوذ الفرنسي الممتدة بين الجزائر التي احتلتها فرنسا وموارثة لبنان الذين كانوا تحت حمايتها (١) . كما استند (بروس) في معارضة المشروع لدى (محمد سعيد) على أن مثل هذا الطريق سوف يكون عرضة لخطر كثيرة لأنه « يخترق دولة لا تمتلك ضمان المحافظة على حيادها ، وبدون ضمان كاف لحياد القناة فإنها إذا ما أُنشئت سوف يكون ضررها على مصر أكثر من نفعها (٢) » .

ولذلك ، ولما كان من رأى القنصل الإنجليزي أن من الخطورة حفر القناة بدون الوصول سلفاً إلى قرار بشأن حيادها ، فقد اقترح على حكومته تقرير حياد القناة و ضمان الدول الأوروبية لهذا الحياد خشية خضوع مصر لنفوذ أجنبي (يقصد النفوذ الفرنسي) بعد حفر القناة بما سوف يتهدد كيان الامبراطورية العثمانية (٣) .

وظلت الحكومة الإنجليزية متمسكة بموقفها إزاء مشروع القناة رغم أن (سعيداً) استجاب إلى طلب الحكومة العثمانية عندما بعث إليها في ١٣ مايو ١٨٥٥ بما طلبته من إيضاحات بخصوص المشروع ، وهي الإيضاحات التي علقت عليها إصدار رأيها في المشروع ، وفي نفس الوقت أراد (سعيد) أن يعرف وجهة نظر الحكومة الإنجليزية فطلب من (قسطنكي) سفير تركيا في لندن أن يستطلع رأى وزير الخارجية الإنجليزية في المشروع ، فرفع (قسطنكي) في ١٩ مايو ١٨٥٥ إلى (سعيد) نتائج مباحثاته مع وزير الخارجية الإنجليزية ومفادها أن الحكومة الإنجليزية رغم إقرارها بأنها سوف تفيد من مشروع القناة أكثر من غيرها إلا أنها مصممة على معارضة المشروع بدعوى أن الوقت غير مناسب للمشروع في تنفيذه حيث تستأثر حرب القرم بأموال الدول الأوروبية ، ولاعتقادها بأن النجاح في تنفيذ

Husny Le Canal de Suez, P' 250 - 251 (١)

Op. Cit. (٢)

Hoskins : British Routes to India, P. 251 (٣)

المشروع امر غير مؤكد ، علاوة على أنها ترى أن التنازل عن أراض واسعة الأجانب والالتزام بتعهدات لا تعرف نتائجها سوف ينتقص من سيادة الدولة العثمانية وينزل الأضرار بمصالحها . وأكد وزير الخارجية الإنجليزية للسفير التركي أن معارضة حكومته للمشروع ليس مرجعها الرغبة في منافسة الحكومة الفرنسية بل ستظل معارضتها للمشروع قائمة حتى ولو أسند تنفيذه إلى شركة من أصحاب رموس الأموال الإنجليز والفرنسيين أو من الإنجليز وحدهم (١) .

ولما كان (بندقي) سفير فرنسا في الآستانة قد احتج لدى الحكومة العثمانية على موقفها من مشروع القناة ، وأفهم (بندقي) الحكومة العثمانية أن موقفها من المشروع يسيء إلى حكومته خصوصاً بعد الخطاب الذي أرسله (كامل باشا) إلى والى مصر ، فعد بادر (كاولي) السفير الإنجليزي في باريس إلى الاحتجاج لدى الحكومة الفرنسية على مساعي (بندقي) لتأييد المشروع وأحاب (والوسكي) وزير الخارجية الفرنسية بأنه وإن كان مقتنعاً بأن توصيل البحرين مشروع مفيد ويمكن تنفيذه إلا أنه - لإرضاء للحكومة الإنجليزية - يقترح أن تمتنع الحكومة الإنجليزية والفرنسية معاً عن التدخل ، وأن تطلب كل منهما إلى ممثلها في الآستانة الامتناع عن تأييد مشروع القناة أو معارضته ، على أن يترك البلب في المسألة للسلطان ووالى مصر وحدهما (٢) .

إلا أن هذا الاقتراح لم يلق ترحيباً من الحكومة الإنجليزية التي كانت تعتقد أن الطريق عبر مصر يهملها أكثر مما يهملهم فرنسا ، كما اعتبرت أن ترك الموضوع بين بدي السلطان ووالى مصر فمط سوف يتيح الفرصة أمام أنصار كل من الدولتين سواء أكان ذلك في تركيا أم في مصر لإثارة الأحقاد والمنافسات التي تحاول الدولتان تفاديهما (٣) .

(١) الأوراي المركه - المحفلة رقم ١٣٠ عائد من مفاوضات - ترجمة الوثيقة التركية المؤرخة ٢ رمضان ١٢٧١ هـ (١٩ مايو ١٨٥٥) من سفير تركيا في لندن إلى (سعيد باشا) .

(٢) الأوراي الأتجليزية بدار الوثائق التاريخية F O. 78-1156 No. 665 from Cowley to Clarendon Paris June 4th, 1855

(٣) الأوراي الإنجليزية F. O. 78-1156 No 606 F. O. to Cowley, June 18 th 1855

(١٨ - قناة السويس)

والمرح أن الحكومة الإنجليزية قد أيقنت أن حصول مثل هذا الاتفاق بينها وبين الحكومة الفرنسية لن يحقق الغرض الذي تلتشد به وتسعى إليه وهو إبر مشروع القناة ، فقد كان معروفاً أن (سعيد باشا) يميل كل الميل لتنفيذ المشروع رغم الصعوبات السياسية التي واجهته حتى ذلك الوقت ، كما كان واضحاً أن في استطاعة (سعيد) أن يحصل على موافقة حكومة الباب العالي لولا معارضة السفير الإنجليزي في الآستانة ، فلو أن لورد (ستراتفورد) قد صار يكف عن معارضة المشروع لكان ممكناً أن يصدر الباب العالي موافقته حتى لو امتنع عن تأييده السفير الفرنسي . وقد دعا اللورد (كاولي) الحكومة الفرنسية في باريس إلى عدم المغامرة بهدم صرح التفاهم بين الدولتين بسبب تأييدها لمشروع القناة ضد مصالح انجلترا (١) ، ثم هدم إلى الحكومة الفرنسية الاعتراضات التي كانت تتمسك بها حكومته لإزاء المشروع وهي الاعتراضات التي أبلغه بها (كلارندون) وزير الخارجية الإنجليزية في ١٨ يونيو ١٨٥٥ .

أسس معارضة انجلترا لمشروع القناة .

كانت الحكومة الإنجليزية كما جاء في رسالة (كلارندون) إلى (كاولي) تسند في معارضة مشروع القناة بين البحرين إلى ثلاثة اعتراضات :

أولها : أن المشروع من المستحيل تنفيذه بسبب الظروف الطبيعية في المنطقة التي سوف تخترقها القناة ، وأنه حتى لو أمكن تنفيذه فإنه سيتكلف نفقات باهظة لا يمكن أن تجعل من القناة مشروعاً تجارياً مربحاً ، ولذلك فإن الحكومة الإنجليزية ترى أن الدافع لتنفيذ المشروع لا بد أن يكون سياسياً .

وثانيها : أن تنفيذ مشروع القناة سوف يستغرق وقتاً طويلاً ، ولذلك سيؤدي إلى تأخير إتمام الخط الحديدي إن لم يعرقله نهائياً ، وهذا يضر بمصالح انجلترا المتصلة بالهند حيث أن كل ما تريده انجلترا في مصر طرئاً سريعاً سهلاً

Husny : Le Canal de Suez, P 258 , Seifed-Dean England's (١)
Opposition ..., P. 34-44

آمناً للسافرين والبضائع الخفيفة والمراسلات والانباء بينها وبين الهند ، ويمكن توفير عامل السرعة في هذا الطريق بمد الخط الحديدي إلى السويس ، أما عامل الأمن فإنه يتحقق ببقاء مصر على تبعيتها للدولة العثمانية .

أما ثالثها : فيقوم على أن الحكومة الإنجليزية ترى أن مشروع القناة تدفعه سياسة معادية لإنجلترا من جانب فرنسا ، ذلك أن أنصار السياسة الفرنسية يسعون جاهدين لكي يفصلوا مصر عن الإمبراطورية العثمانية لقطع طريق الاتصال السهل والسريع بين إنجلترا والهند ، ومن أجل تحقيق هذه الغاية كذلك ادعت وزارة الخارجية الإنجليزية أن وزارة الحرب الفرنسية قد وضعت خطة لإقامة تحصينات واسعة النطاق تحت إشراف مهندسين فرنسيين على الساحل المصري المطل على البحر المتوسط للدفاع عن البلاد المصرية ضد أى هجوم بحرى قد يأتيها من جانب الدولة العثمانية ، وكان لتحقيق هذا الهدف أيضاً أن أنشئت القناطر على النيل بدعوى استحداثها في أعمال الري بينا الهدف الأساسى من إقامتها كما تقول الحكومة الإنجليزية - هو إغراق جزء من الدلتا إذا استلزمت ذلك الضرورات العسكرية ، وأنه من أجل ذلك أيضاً تؤيد فرنسا مشروع القناة حيث أنه يمكن فصل مصر عن سوريا بحفر تلك القناة العميقة ، وإيجاد ذلك الشريط من الأرض الذى يمتد بين البحر المتوسط والبحر الأحمر والذى تمتلكه شركة أجنبية .

وهذه اسهبت تعليمات وزارة الخارجية الإنجليزية إلى السفير الإنجليزي في باريس في وصف الصعوبات الطبيعية التى تعتقد أنها تقف في وجه تنفيذ مشروع القناة ، فذكرت أن الساحل سواء بجوار السويس على البحر الأحمر أو عند الفرما على البحر المتوسط ساحل ضحل قليل العمق لما فاقته تمتد إلى ثلاثة أميال من الشاطئ ولذلك فإنه من الصعب إيجاد بحرى مائى عميق عند الساحلين ودرجة تلائم السفن البحرية ، مع المحافظة على هذا الممر مفتوحاً على الدوام وإقامة مرافق عند نهايتى القناة حيث تتطلب كل هذه الأعمال نفقات طائلة .

كما أن حفر القناة ذاتها بحيث تكفى من حيث الاتساع والعمق لمروور السفن فى الاتجاهين سرف يكون عملاً باهظ التكاليف وذلك بسبب الرمال التى تتحرك نحو القناة ، وبسبب ما يتطلبه ذلك من ضرورة تطهير القناة من هذه الرمال باستمرار ولذلك

فإن الحكومة الإنجليزية كانت ترى أنه من المنسكرك فيه إمكان حفر مثل هذه القناة وجعلها مفتوحة للملاحة على الدوام مهما يدل في سبيل ذلك من نفقات علاوة على صعوبة اقتراب السفن من كل من نهايتها ، وأنه لو كان في الإمكان تنفيذ القناة فإنها لا يمكن أن تكون مشروعا تجاريا مربحا على الإطلاق (١) .

وكأنما كانت الحكومة الإنجليزية - وهي تعتبر هذه الاعتراضات - تهدف إلى عرقلة المشروع والحيلولة دون حصوله على التأييد اللازم لخروجه إلى حيز التنفيذ سواء في إنجلترا ذاتها ، أو في بقية الأقطار الأوروبية وفي مقدمتها فرنسا ، أو في الدولة العثمانية ، وكان كل اعتراض من اعتراضات الحكومة الإنجليزية الثلاثة يخدم وجهة نظرها في ناحية من العالم .

فالاعتراض الأول الذي أثارته الحكومة الإنجليزية وذهبت فيه إلى أن مشروع القناة يستحيل تنفيذه بسبب الظروف الطبيعية القائمة في منطقة البرزخ كان الهدف منه وبالحرف لدى الرأي العام سواء في إنجلترا أو في غيرها من الأقطار الأوروبية حتى لا يقدم أحد من الأفراد أو البنوك على المساهمة فيه وبذلك يعجز (دى لسبس) عن توفير الأموال اللازمة لتنفيذ المشروع فيكون مآله الفشل .

وعندما أثارت الحكومة الإنجليزية الاعتراض الثانى الذى حاولت فيه تصوير مشروع القناة بأنه يضر بمصالح إنجلترا إنما كانت تهدف من وراء ذلك إلى محاولة صرف الحكومة الفرنسية عن تأييد مشروع (دى لسبس) رغبة منها في الإبقاء على التحالف القائم والعلاقات الودية السائدة بين إنجلترا وفرنسا في ذلك الوقت .

أما الاعتراض الثالث الخاص باحتمال انفصال مصر عن الامبراطورية

(١) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق التاريخية F. O. 78 - 1156

Cowley No. 606, 18 th June 1855,

Meruau . L'Egypte Contemporaine. P. 153.

Rossignol . Le Canal de Suez, p 33-34,

Seifed-Dean England's Opposition.. P. 41-46

العثمانية بعد حفر القناة ، فقد أرادت الحكومة الإنجليزية من ورائه أن تثبت الرعب والفرع لدى الحكومة العثمانية فتحض الباب العالى على عدم الموافقة على المشروع ما دام أن ذلك سوف يؤدي إلى الإضرار بالإمبراطورية العثمانية ويهدد كيانها .

ومع ذلك فالنابت المؤكد أن هذه الاعتراضات لم تكن هي الدافع الحقيقي الذى حرك انحرافه إلى الوفوف موقف المعارضة من مشروع القناة ، فادعاؤها بأن المشروع غير ممكن التنفيذ لأسباب طبيعية ادعاء لا يقوم على أساس مقنع ، حيث أنه قد صار من المؤكد إمكان سنو قناة في برزخ السويس بعد أن ثبت تساوى مستوى البحرين في عام ١٨٤٧ وأكسد ذلك كثير من المهندسين ؛ كما أن (دى لسبس) نفسه أعلن أنه لن يتسرع في تنفيذ المشروع إلا بعد أن يحيل المشروع التمهيدى الذى وضعه (لينان) و (مارجيل) على لجنة فنية من المهندسين المتخصصين في مثل هذه المنشآت والذين سيختارون من مختلف الدول الأوروبية لا صدار قرارهم النهائى في الموضوع ، كما أن الحكومة الإنجليزية إذا كانت غير مؤمنة بإمكان تنفيذ المشروع فإنها لم تسكن مرعطة على المساهمة في تنفيذه (١) .

ولم يكن صحيحاً كذلك إدعاء الحكومة الإنجليزية بأن مشروع القناة لو نفذ سوف يعرقل مشروع الخط الحديدى الذى توليه كل اهتمامها وتعتبره المشروع الوحيد الذى يحقق مصالحها، فإن هذا الادعاء ينهار من أساسه فقد أعلن (سعيد باشا) منذ شهر مايو عام ١٨٥٥ تصميمه على اتمام الخط الحديدى بين الاسكندرية والقاهرة وهو الخط الذى كان بدأ في عهد سلفه (عباس) ثم قرر سعيد في نفس الوقت ومن أجل ارضاء الحكومة الإنجليزية حتى تخف حدة معارضتها لمشروع القناة أن يمد هذا الخط إلى السويس وابرم لذلك عقداً مع شركة (بريجز Briggs & Co. Mouchelet) بالبدء فوراً بمعاينة المنطقة التى سوف يحترقها الخط

الحديدي بين القاهرة والسويس (١) .

وقد كان (دى لسبس) يأمل أن يقابل فرار الوالى بمد الخط الحديدي إلى السويس برضاء الحكومة الإنجليزية وتخليها عن معارضة مشروع القناة (٢) .

وكذلك لم يكن حوف الحكومة الإنجليزية على كيان الدولة العثمانية هو السبب الرئيسى فى معارضتها لمشروع القناة ، فقد كان السبب الأساسى لهذه المعارضة هو أن مشروع القناة يبدو مشروعاً فرنسياً ، ويحقق فكرة « نابوليونية » يتولاها دبلوماسى فرنسى يتمتع بعطف امبراطور فرنسا ورعايته (٣) ، فالحكومة الإنجليزية كانت تعتقد أن نفوذ فرنسا بعد حصر القناة سوف يزداد فى مصر زياده كبيرة فلا يلبث أن يتسكون ما يشبه مستعمرة فرنسية فى المنطقة التى حول القناة وبذلك يصبح الطريق عبر مصر وهو الموصل إلى امبراطورية انجلترا الاستعمارية فى الشرق طريقاً غير آمن لوقوعه تحت سيطرة فرنسا ، وتصبح مواصلات انجلترا مع الهند مهددة بالخطر البالغ ، هذا من الناحية السياسية . أما من الناحية التجارية فقد كانت انجلترا تحشى بعد حصر القناة أن تصبح الدول الأوروبية المطلة على البحر المتوسط تتمتع بمركز أفضل مما تتمتع به انجلترا التى تفصلها عن الهند مسافات كبيرة ، وتزول السيادة البحرية التى كانت لانجلترا والتفوق الذى أحرزته بحريتها فى ارياد المحيطات ، خصوصاً وأن انجلترا كانت حتى ذلك الوقت تسيطر على طريق الرأس لا ينافسها فيه منافس وكانت امبراطوريتها فى الهند فى مأمن من أى تهديد (٤) . كما كانت تحشى أن يصير فى إمكان السفن الحربية الفرنسية

(١) الأوراق الأمريكية (الميكرويلم) Despatches from U. S. Consul's

in Alex. No. 21, 9 th. May 1855

Lettre de De Lesseps a M. le Comte De Lesseps a Paris, d'Alex.
le 12 mai 1855 · Lettres, journal, I. P. 195

الوثائق المساوية — الميكرويلم N. 830. de H. Huber a Buol. le 17
Mai 1855.

Op. Cit, T. I. P. 196 (٢)

Seifed-Dean · England's Opposition, p. 47, (٣)

Hallberg, 133, Berteaut, p. 58 · د. الشناوى : السحرة ص ه

Seifed-Dean, p. 47 Hallberg 122. (٤)

وصول إلى الهند قبل السفن الإنجليزية (١) .

وهكذا نرى أن السبب الحقيقي لمعارضة انجلترا لمشروع القناة إنما هو سبب
تعماري بحث يتلخص في خوفها من وفوق الطريق إلى الهند في يد دولة أخرى
نؤكد ذلك أنه في عام ١٨٥٦ وأثناء رحلة (دى لسبس) الثانية إلى انجلترا
• هوتمر باريس دارت مباحثات بين (دى لسبس) وشخصية تمثل (بلرستون)
بسم الوزارة الإنجليزية ، وقد أعرب المتحدث باسم (بلرستون) أنه إذا عهد
انجلترا بحراسة هذا الممر المائي فإن معارضتها لمشروع القناة سوف
يقف (٢) .

وثمة أمر آخر يفسر لنا حقيقة موقف انجلترا نحو المشروع ، ذلك أنه في
وقت الذي كانت الحكومة الإنجليزية تعارض فيه مشروع القناة كانت تؤيد بكل
قوة مشروع إنشاء خط حديدي بين البصرة والخليج الفارسي وكانت إحدى
مركبات الإنجليزية قد تعهدت بإشائه ، وصار (بلرستون) شديد الاهتمام بهذا
مشروع واعتبره مشروعاً تجارياً محضاً ، وأعلن أنه إذا اتصلت الآستانة
بغية أوروبا بهذا الخط الحديدي فإن هذا الخط يجب أن يفضل على أي
مشروع آخر (٣) .

وكان مبعث تأييد الحكومة الإنجليزية لهذا المشروع أنها لم تكن ترى فيه
طراً يهدد امبراطوريتها الاستعمارية .

رحلة (دى لسبس) إلى انجلترا :

ولما أيقن (دى لسبس) أن الحكومة الإنجليزية متمسكة بموقفها من مشروع
قناة ولا تتزعزع عنه ، فقد وجد أنه من الأفضل أن يتوجه بمساعيه إلى انجلترا

(١) الوثائق المساوية - الميكرو فلم No. 99 Litt. E. de Hubner a Buol.
le 20 Octobre 1855.

(٢) Husny . Le Canal de Suez, P. 273,
Gravier F de Lesseps, p. 23.

(٣) Husny, p. 274

ذاتها لعله يستطيع اقناع الحكومة الإنجليزية بالتخلي عن معارضتها لمشروعه أو اقناع الرأى العام الإنجليزي ورحال المال هناك بفائدة المشروع لبلادهم فتضطر الوزارة الإنجليزية إلى الرضوخ لقوة الرأى العام (١) .

وقد وافق (سعيد) على رحلة (دى لسبس) إلى إنجلترا بعد أن تأكد لديه أن أية محاولات تبذل لدى حكومة الآستانة في ذلك الوقت للحصول على موافقتها على المشروع لن يكتب لها النجاح ما دامت الحكومة الإنجليزية تعف المشروع بالمرصاد (٢) . ومن أجل ذلك عادر (دى لسبس) مصر في أواخر مايو سنة ١٨٥٥ ووصل باريس في أوائل يونيو ورأى أن يمضى في باريس بعض الوقت لكي ينشر الوثائق المتصلة بالمشروع ويدعوه من ناحية ، ثم للاطمئنان إلى استمرار تأييد الحكومة الفرنسية له في نزاعه مع السان سيمونيين وجمعية دراسات قناة السويس من ناحية أخرى ، كما كان (دى لسبس) يرمى من وراء زيارته لباريس محاولة الوصول إلى اتفاق مع الحكومة الفرنسية بشأن الخطة التي يجب اتباعها للقضاء على الصعوبات التي يصادفها مشروع القناة بوجه عام ، والتي كان مبعثها على وجه الخصوص موقف إنجلترا منه .

وبعد وصول (دى لسبس) بأيام قلائل قدم للامبراطور (نابليون الثالث) في ٥ يونيو عام ١٨٥٥ مذكرة لكي يجرى على ضوءها تحديد التعليمات التي سوف تزود بها الحكومة الفرنسية (ثوفنيل Thouvenel) الذي عين في ذلك الوقت سفيراً لفرنسا في الآستانة خلفاً (لبندقي) . وفي هذه المذكرة أوضح (دى لسبس) أنه مادامت الحكومتان الفرنسية والإنجليزية قد وعدتا بعدم بذل أية مساع في الآستانة بخصوص المشروع فعلى السفير الفرنسي أن يمتنع عن التأثير على حكومة السلطان بالموافقة على المشروع كما أن من واجب السفير الإنجليزي أن يمتنع هو كذلك عن تحريضها على معارضته ، فإذا لم يشأ لورد (ستراتفورد) التسلك بهذا

(١) الوثائق النمساوية - الميكرو فيلم No. 30 C. de Koller a Buol, le 26
Juillet 1855.

Voisin : Le Canal de Suez, T. I, p. 35

(٢)

الاتفاق فإن السفير الفرنسى يصبح هو الآخر فى حل من هذا الوعد وتكون له حرية العمل من أجل تأييد المشروع (١) .

وبينا كان (دى لسبس) فى باريس وصلت فى ١٨ يونيو عام ١٨٥٥ إلى الحكومة الفرنسية أوجه اعتراض الحكومة الإنجليزية على المشروع وهى الاعتراضات الثلاثة التى سبقت الإشارة إليها (٢) ، فبادر (دى لسبس) بأن رفع فى اليوم التالى (١٩ يونيو) إلى (والوسكى) وزير الخارجية الفرنسية مشروعا للرد على هذه الاعتراضات .

وقد رد (دى لسبس) على الاعتراض الأول الذى يقول بأن المشروع يتعذر تنفيذه لأسباب فنية بأنه إذا كانت القناة يستحيل حفرها حقا لأسباب طبيعية كما تدعى الحكومة الإنجليزية فقد كان من الواجب ألا يستبد بها القلق والخوف على مصالحها ما دامت مطمئنة إلى استحالة التنفيذ من الناحية الفنية ، وأضاف (دى لسبس) إلى ذلك أن (لينان) و (موجيل) وهما مهندسا والى مصر قد أثبتا بطريقة لا تدع مجالا للشك أن بالإمكان تنفيذ المشروع فى ستة أعوام وبتكاليف تصل إلى نحو مائتى مليون فرنك وهو نصف ما تكلفه الخط الحديدى بين باريس وليون ، وإلى جانب ذلك فقد أوضح (دى لسبس) أن والى مصر أعلن أن تقرير مهندسيه سوف يوضع على بساط البحث ويعرض على لجنة من المهندسين الأوروبيين الذين سيختارون من فرنسا وهولندا وألمانيا وغيرها من الدول الأوروبية وأن قرار هؤلاء المهندسين الدوليين سيكون الأساس الذى يقوم عليه تنفيذ المشروع . وأوضح (دى لسبس) فى رده على هذا الاعتراض أن مشروع القناة سوف يكون عظيم الفائدة المصالح التجارية والبحرية لجميع الأمم على وجه العموم وانجلترا على وجه الخصوص وأنه إذا كانت الحكومة الفرنسية تؤيد المشروع فإنها بذلك تسير على سياستها التقليدية القائمة على تأييد كل مشروع يستهدف تحسين أحوال الشعوب ويعمل على تقوية العلاقات بين الدول الأمر الذى جعل يمثل فرنسا فى مصر يؤيد مشروع السكة الحديد رغم أن الهدف الأول منه كان خدمة المصالح الإنجليزية .

وأما فيما يختص بالاعتراض الثانى الذى عبرت فيه الحكومة الإنجليزية عن خرفها من عدم تنفيذ الخط الحديدى ، ثم قالت أنها لا تريد التطلع إلى مصر ولكنها تبغى الحصول على طريق سريع مأمون للمسافرين والبضائع الخفيفة والأبناء والبريد ، فقد أجاب (دى لسبس) على هذا الاعتراض بقوله إن أهمية مصر لانجلترا إنما هى منمتلة فى توفير مرور سهل مأمون إلى الهند ، وأن فرنسا هى الأخرى شأنها فى ذلك شأن انجلترا لا يهمها الحصول على أى نوع من السيطرة على مصر . وأعرب (دى لسبس) عن تخوفه من أنه إذا طرح مشروعاً القناة والخط الحديدى للتنفيذ أن تكون لمشروع الخط الحديدى الأفضلية على مشروع القناة ، كما أوضح (دى لسبس) أنه لا مبرر لخاوف انجلترا من تعطيل مشروع الخط الحديدى حيث أن الوالى قد قرر أن يمد الخط الحديدى إلى السويس ، وأن القنصل الإنجليزى فى مصر اغتبط لذلك ، كما أن القنصل الفرنسى هنا الوالى على هذه الخطوة .

وأنكر (دى لسبس) أن مشروع القناة يقوم على سياسة معادية لانجلترا كما كانت تدعى فى اعتراضها التالى وقال إنه لو كان الأمر كذلك لرفضته الحكومة الفرنسية . وأعرب (دى لسبس) فى ختام مذكرته عن اعتقاده بأن رأى العام الإنجليزى لا يشارك حكومته فيما تذهب إليه من الافتصار على الخط الحديدى واستخدامه لنقل المسافرين والبريد فحسب باعتباره الوسيلة الوحيدة لتقصير المسافة بينها وبين الهند (١) .

وبعد أن أمضى (دى لسبس) فى باريس نحو أسبوعين ولى وجهه شطر انجلترا ، وقدمه لرحلته إلى انجلترا بأن عهد إلى مراسل جريدة التيمس فى باريس ويدعى (او ميچر O'Meagher) — وكان يرتبط (بدى لسبس) برابطة الصداقة منذ كان (دى لسبس) يمثل بلاده فى مدريد — بأن يبعث إلى مدير الجريدة فى لندن يوصيه بالمشروع وصاحبه وهو فى طريقه إلى لندن . وقد حاول المراسل بناء على طلب (دى لسبس) أن يزيل من الأذهان ما علق بها بخصوص مشروع القناة ، فأكد أن امتياز حفر القناة لم يمنح لشخص فرنسى وإنما لمجموعة من

Projet de Reponse a une note Anglaise, remise a M. le (١)

Comte Walweski, ministre des Affaires Etrangères, sur sa demande : De Lesseps : Souvenirs... T II, p. 233-243

المساهمين الذين ينتمون إلى جميع الدول بما فيها إنجلترا التي يؤمل (دى لسبس) أن تساهم بأربعين مليون فرنك في شركة القناة بينما تنوى فرنسا المساهمة بثلاثين مليوناً ، كما أشار المراسل إلى أنه بفضل جهود (دى لسبس) قرر (سعيد) مد الخط الحديدى من القاهرة إلى السويس وهو الخط الذى تؤيده إنجلترا .

وأعرب المراسل عن أمله فى أن يحصل (دى لسبس) على تأييد رجال المال والسياسة فى إنجلترة لمشروعه ، الذى يعتبر ذا فائدة عالمية طالما لا تسيره نزعات قومية من أية دولة ، وطالما يبدو حليماً أن مصالح إنجلترة لن تتأثر بشق برزخ السويس بل سوف تتوفر لها مزايا أكثر مما يتوفر لأية دولة أخرى .

وأعلن مراسل (التيمس) كذلك أنه لا مبرر لما قد يساور الحكومة الإنجليزية من مخاوف إذا قامت الحرب بين إنجلترة وفرنسا وأنيحت الفرصة حالها لفرنسا — بعد حفر القناة — حتى تنفضى على إنجلترة فى بحار الهند ، فليست هناك دولة تستطيع مهاجمة إنجلترة فى تلك الجهات النائية حيث تمتلك إنجلترة على الطريق المباشر إلى الهند كلا من جبل طارق ومالطة وعدن فى حين أن من يسيطر على عدن فى استطاعته أن يضع البحر الأحمر تحت رحمته أى يغلق هذا البحر ويفتحه متى يشاء (١) .

وقد وصل (دى لسبس) إلى لندن فى أواخر يونيو عام ١٨٥٥ وكان يحمل إلى السفير الفرنسى هناك (دى برسينى De Persigny) تعليمات من حكومته اشترك (دى لسبس) فى إعدادها للرد على ما تثيره الحكومة الإنجليزية من اعتراضات وتتضمن هذه التعليمات أن يوضح السفير للحكومة الإنجليزية أن مشروع القناة لبس من إملاء سياسة معادية لإنجلترة ، وأن التحصينات المقامة على ساحل الاسكندرية لم تعد خططها فى وزارة الحرب الفرنسية وليس الهدف منها حماية مصر من أى هجوم عثماني ، وأن القناطر لم تنشأ باعتبارها وسيلة للدفاع ولكن لاستخدامها فى الرى وأنه لا داعى لأن تخشى الدولة العثمانية ما قد يترتب على حفر القناة بالنسبة لها حيث أن شق القناة سوف يؤدى إلى تدعيم قوتها لأنها سوف تسهل المواصلات مع الأماكن المقدسة فى بلاد العرب وهى مصدر نفوذ

السلطان في العالم الإسلامي ، وأنه ليس هناك ما يبرر الخوف من انتقال حالات أوروية إلى مصر حيث لا يقوى على العمل في هذه البلاد إلا المصريون وحدهم ، وأخيراً فإن صفة العالمية التي اسبغت على المشروع والتي أكدها وإلى مصر في جميع تعليماته سوف توفر لإنجلترا وغيرها من الدول الضمانات المطلوبة فيما يختص بحرية المرور في هذا الطريق المائي .

أما فيما يختص بعلاقات التبعية بين وإلى مصر والسلطان العثماني ، فإن الحكومة الفرنسية تعلن دائماً أنها متفقة مع وجهة نظر الحكومة الإنجليزية في وجوب الإبقاء على الوضع كما حددته المعاهدات : « وإن الأمير الحاكم في مصر الآن لا يالو جهداً في إظهار دلائل إخلاصه للسلطان فقدمت مصر مساعدات عظيمة من الأموال والفرق العسكرية ، ولقد بلغ عدد الجنود الذين أرسلتهم مصر منذ بدء حرب القرم نحو ٤٢ ألف جندي ، كما أن الأسطول المصري موجود في البحر الأسود ، ومن المعروف لدى الجميع أن القوات المصرية ساهمت في الدفاع عن (سيلستريا Silistria) و (يوباتوريا Eupatoria) » (١) .

وبمجرد وصول (دي لسبس) إلى لندن سعى لمقابلة لورد (بلرستون) رئيس الوزارة الإنجليزية ، وكان لورد (بلرستون) يمثل السياسي الإنجليزي أصدق تمثيل ، فهو يؤمن بتفوق إنجلترا ، ويضع نصب عينيه خدمة مصالحها قبل كل شيء . وهو من أكبر دعاة الامبراطورية والمنادين بضرورة حماية مواصلاتها ، وقد كان (بلرستون) وزيراً للحربية الإنجليزية على عهد (نابليون) وعلى الرغم من مضي نحو نصف قرن إلا أنه كان لا يزال ينسعر بعدم الثقة في فرنسا أو الاطمئنان إلى نواياها ، رغم أن الدولتين كانتا في ذلك الوقت حليفيتين تقفان جنباً إلى جنب مع الدولة العثمانية في حرب القرم ضد روسيا (٢) .

وعندما طلب (دي لسبس) من (بلرستون) أن يبدى رأيه صراحة في المشروع ردد هذا نفس الاعتراضات التي سلمت للحكومة الفرنسية في ١٨ يونيو ،

(١) De Lesseps · Souvenirs.... T. II. p. 244-246, Voism.. (١)
T. I. p. 45.

(٢) Sammarco ; Precis... T. IV, p. 89 ;

ذكر محمد مصطفى صفوت : انحطه وقناة السويس ص ٢٣

كما أعرب عن خوفه من أن تنقلب علاقات انجلترا التجارية والبحرية رأساً على عقب نتيجة حفر القناة وفتحها لممر سفن جميع الدول فتفقد انجلترا جميع الامتيازات التي كانت تتمتع بها ، ، كما عبر عن مخاوفه من عدم استقرار الأمور في فرنسا في المستقبل ، مع أنه كان يتق في الامبراطور (نابليون الثالث) ويطمئ إلى موقفه إلا أنه كان يخشى ألا تستمر هذه الأحوال بعده (١) .

وفي ٢٨ يونيو عام ١٨٥٥ اجتمع (دى لسبس) بلورد (كلارندون) وزير خارجية انجلترا ، وفد حاول (دى لسبس) أن يوضح (لكلارندون) أن المشروع غير مرتبط بدولة معينة ولا يخدم مصالح دولة بدأتها ، وأنه يمكن التمسيد ، وأن المخلصين ستتاح لهم فرصة لإبداء الرأي فيه وأن الخط الحديدي قد تقرر مده إلى السويس لمصالح انجلترا ، وحاول (دى لسبس) أن يصور مشروع القناة للورد (كلارندون) باعتباره من الاصلاحات التي يمكن أن تعيد في انعاش الامبراطورية العثمانية وتحسين أحوالها .

إلا أن مقابلة (دى لسبس) (لكلارندون) لم تأت بالنتيجة أفضل من نتيجة مقابله (للورد بليرسون) حيث لم يقتنع لورد (كلارندون) بما ساقه (دى لسبس) من حجج بل أنه حاول أن يفند جميع أقوال (دى لسبس) ليخلص من ذلك إلى أن مشروع القناة ليس في مصلحة الدولة العثمانية ولا في صالح انجلترا .

فهيما يجتمع بالدولة العثمانية بين وزير خارجية انجلترا (دى لسبس) أن مشروع القناة لا يعتبر من الاصلاحات التي تحتاج إلى مثلها الدولة العثمانية لتحسين أحوالها حيث أنه سيتركب أموراً طائفة يمكن انفاقها في انجاز مشروعات أخرى عديدة في ولايات الدولة التي هي في أمس الحاجة إلى أنواع أخرى من المشروعات مثل الطرق والموانئ والسكك الحديدية وليس لمشروعات من طراز مشروع قناة السويس .

وأبدى (كلارندون) تعجبه من إصرار (دى لسبس) على القول بأن انجلترا سوف تفيد من القناة أكثر من أي دولة أخرى بدعوى أنها تملك أسطولاً يهوى

De Lesseps Lettres journal.. p I p. 222-223,
Hoskins ' British Routes to India, p. 314.

أساطيل الدول الأخرى مجتمعة ، ويذهب وزير الخارجية الإنجليزية إلى حد القول بأنه إذا كانت إنجلترا ترفض المشروع رغم أنها - كما يقول (دى لسبس) - هي الدولة التي سوف تفيد منه أكثر من غيرها فلماذا يصر (دى لسبس) على التمسك بالمشروع إذا كانت إنجلترا زاهدة في تنفيذه ؟

وأوضح (كلارندون) (لدى لسبس) أن فرنسا ليس لها مصالح تجارية في الهند ومن ثم فلا بد أن يكون لها هدف سياسى من وراء المشروع وهو - على حد قول (كلارندون) - فصل مصر عن الإمبراطورية العثمانية وأنه من أجل ذلك قد حصلت سواحل مصر الشمالية لمواجهة أى هجوم بحرى عليها من جانب إنجلترا أو الدولة العثمانية وأنه إذا عجزت القوات المصرية عن توفير الجنود اللازمين للحصون فإن القوات الفرنسية تستطيع أن تقوم بهذه المهمة . « فإن شق قناة اتساعها ثلاث مائة قدم وعمقها ٢٨ قدما تحيط بضفتيها التحصينات وتقتل السفن الحربية مراكن (مواقع) تستطيع أن تفقد في وجه أى جيش قادم من سوريا ويمكن أن تصبح مصر خاضعة لفرنسا بمجرد الانتهاء من حفر هذه القناة » . كما أبدى (كلارندون) مخاوفه من أنه بعد حفر القناة وبمجرد قيام حرب بين إنجلترا وفرنسا تستطيع فرنسا أن تستولى على منفذى القناة ثم توجه حملة فرنسية تستولى على عدن وجزر موريتيوس وتنزل الأضرار بالتجارة الإنجليزية و« وعدن لا تقوى إلا على مقاومة الأعراب فقط » ، ولذلك فقد اعتبر (كلارندون) أن تأييد إنجلترا لتسحق قناة في برزخ السويس إنما هو بالنسبة لها عمل انتحارى (١) .

وختم (كلارندون) حديثه مع (دى لسبس) بأن سياسة حكومته التقليدية تقوم على معارضة فكرة حفر قناة وأنه لا يزال متمسكاً برأيه في معارضة المشروع (٢) .

(١) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية F.O. No. 671 F.O. to Lord Cowley 18th. July 1855, Seifed-Dean England's Opposition p. 48.

(٢) De Lesseps · Lettres, journal... T I. p. 231-232 (Lettre : a M. le Comte De Lesseps, a Paris, de Londres, le 30 Juin 1855), Hoskins, p. 314.

ورغم أن (دى لسبس) أحقق في إقناع المسؤولين في الحكومة الإنجليزية بالتخلي عن معارصتهم لمشروع القناة ، فقد وحه مساعيه شطر الرأى العام الإنجليزي عليه بسنطيع إقناعه بفائدة القناة وبالتالي تأييدها ، فتضطر الحكومة الإنجليزية بعد ذلك إلى الرضوخ للرأى العام . وفد بدأ (دى لسبس) جهوده في هذا السبيل باجتداب المهندس الإنجليزي (رندل Rendel) بعد أن أفنعه بأهمية شق قناة في برزخ السويس وفائدتها لمصالح بلاده ، وفد وافق (رندل) على أن ينضم إلى اللجنة الدولية التي سيعهد إليها ببحث المشروع التمهيدى الذى وضعه (لينان) و (موجيل) لمعرفة مدى إمكان تنفيذ المشروع .

ولا شك أن هدف (دى لسبس) من الاتفاق مع (رندل) وصمه إلى اللجنة الدولية هو محاولة التأثير في الرأى العام الإنجليزي وإقناعه بأنه ليس ثمة خطر أو تعليل بخصوص إمكان تنفيذ مشروع القناة ما دام مثل هذا المهندس الإنجليزي المشهور قد انضم إلى اللجنة التي سيعهد إليها ببحث المشروع فنياً .

ومن أجل إقناع الرأى العام الإنجليزي بالمشروع وإعطائه بيانات وافية عنه ، نشر (دى لسبس) في يوليو ١٨٥٥ نشرة بالإنجليزية بعنوان «مسألة برزخ السويس أمام الرأى العام في انجلترا»^(١) . ودعّمها بعدد من الوثائق صحتها آراء الكتاب الإنجليز الذين كتبوا عن مشروع القناة . وقد أرسل (دى لسبس) هذه النشرة إلى أعضاء مجلسى البرلمان ودور الصحف والمجلات وشركة الهند والتجارة وأصحاب السفن الذين يقرمون بنشاط تجارى مع استراليا وسنغافورة والهند ، وأصحاب المصانع في مانتسستر وأصحاب مناجم الحديد وشركة تسيمه الجزيرة والشرق (P. & O.) ومديرى البنوك والعرف التجارية وغيرهم .

وفي هذه النشرة قدم (دى لسبس) عرضاً مختصراً للحوادث التي سبقت منحه الامتياز ، ثم رحلته الكشفية في البرزخ والمنشروع التمهيدى الذى وضعه

(١) "The Isthmus of Suez Question, submitted to the Public Opinion of England"

مهندسوا الوالى وما قرراه بخصوص إمكان حفر قناة مباشرة بين السويس
والعزما بنصف تكاليف الخط الحديدى بين لندن ويورك أو بين باريس وليون .

ثم تحدث عن رحلته إلى الآستانة وأكد أن حكومة الباب العالى تؤيد
المشروع وأن الصدر الأعظم حملة رسالة إلى والى مصر أقر فيها بأن حفر
قناة فى برزخ السويس يعتبر من المشروعات ذات الفائدة العظيمة والأهمية الكبرى .

وأوضح (دى لسبس) أنه حاء إلى أوروبا لإثارة انتباه الرأى العام فى الإفطار
الأوروبية المختلفة وإعداد وسائل تنفيذ المشروع على أساس أنه مشروع عالمى
وبستهدف إرضاء مصالح جميع الدول كما ذكر أن الوالى سوف يضع مشروع
مهندسية بين أيدي مجموعة من كبار المهندسين الذين يجتارون من الدول الكبرى
لاتخاذ قرار فى المشروع يكون أساساً للتنفيذ .

ثم بين (دى لسبس) هدفه من الحضور إلى انجلترا ، بأنه لما كان من
المنتظر أن تصبح انجلترا أكثر الدول استفادة من القناة ، فقد صار من الضرورى
التأكد من حقيقة شعور الرأى العام بها بخصوص المشروع ثم ترويده بالبيانات
التي من شأنها توضيح حوائب المشروع المختلفة فى الأذهان .

ثم أخذ (دى لسبس) فى مناقشة الاعتراضات التى وجهتها انجلترا للمشروع
وسر بعضها فى جريدة التيمس فى ١٣ يونيو ١٨٥٥ وهى لاتخرج عما سبق أن
ذكره لأعضاء الحكومة الإنجليزية أو ما حاء فى مذكرته التى أعدها لترد بها
وزارة الخارجية الفرنسية على الحكومة الإنجليزية . وإلى جانب ذلك فقد حاول
(دى لسبس) تهدئة المخاوف التى كانت تشعر بها انجلترا من تجميع العمال
الأوروبيين وبخاصة الفرنسيين فى منطقة القناة فبين (دى لسبس) أن الشركة
العالمية لن تلجأ إلى استخدام عمال من دولة دون أخرى ، بل إن الشركة
لن تجد مبرراً لاستخدام عمال من الأحياء عمرياً حيث أنه من الأفضل استخدام
عمال من المصريين .

كما حاول تهدئة مخاوف الإنجليز من أن تصبح دول البحر المتوسط خطراً
يتهدد أملاكهم فى الهند بعد شق القناة ، فذكر أنه إذا كان ثمة تهديد لممتلكات

انجلترا في الهند فإن هذا التهديد سوف يأتى- إذا حصل- من جانب روسيا برأ ومن ناحية الولايات المتحدة الأمريكية بحراً ، وفي كلتا الحالتين ستكون القناة ضرورية لانجلترا لتأمين ممتلكاتها . وقد أرفق (دى لسبس) بالنشرة عدداً من الملاحق منها مذكرته إلى الوالى في ١٥ نوفمبر والامتياز الأول والمشروع التمهيدى ثم رأى المهندسين الإنجليز (أندرسون) و (فلتش) (١) .

وقد استطاع (دى لسبس) بفضل هذه الدعاية أن يجتذب إلى تأييده عدداً من الشخصيات الهامة في ميادين السياسة والعلوم والصناعة والتجارة في انجلترا (٢) ، وفي أحاديث (دى لسبس) مع هؤلاء أعرب جميعهم عن اعتقادهم بأن أى مشروع يعود بالفائدة على العالم أجمع لا يمكن أن تتخلف انجلترا عن تأييده وأنه إذا ثبت أن من الممكن تنفيذ مشروع القناة فإن انجلترا سوف تسرع قطعاً إلى تأييده (٣) .

(١) كان (جيمس فلتش J. Wetch) من صايط البحره البريطانية وكان قد نشر في عام ١٨٤٣/١٨٤٤ مذكره افترج فيها توصيل البحر المتوسط والأحمر بطريق مائى : Ritt Hist. de l' Isthme de Suez, p. 49, Mazuel L'Oeuvre Geogr. de Linant, p. 317.

(٢) وكان من بين هؤلاء دوى (نورثمبرلاند Northumberland) وسير (ادوار اليس Ed. Ellice) وسير (رينسارد جاردنر R. Gardener) وها من أعضاء البرلمان الانجليزى و (ريدل) من أكبر مهندسى المنشآت المائية في انجلترا ، و (شارل مايبى Ch. Manby) سكرتير معهد المهندسه المدينه و (ريف Reeve) السكرتير بمجلس الملك الخاص و (ولسون Wilson) سكرتير الخراجه و (موريس Morris) مدير جريدة النمس و (أوليفانت O'lipphant) أحد مدبرى شركة الهند ، و (جيمس فلتش J. Wetch) سكرتير الامبراليه و (بانيتى Pannizzi) الأمين بمكتبه المنصب البريطانى و (توماس هاسكى Th. Hanky) محووظ أحد البنوك و (باولر Powles) و (اندرسون) و (ويلسكوكس Wilcox) و (زولما Zulueta) من مدبرى شركة شبه الحرره (P & O) و (توماس ولسون) صاحب مشروع حفر القناة من الدابوب إلى البحر الأسود وكبير من أعضاء الميثاق الدولوماسيه .

(٣) Note a l'Empereur a Paris, de Londres, le 4 Juillet 1855 Lettres, journal . T. I, p. 235-236.

(١٩ — قناة السويس)

وكل (دى لسبس) بناء على نصيحة امبراطورة فرنسا^(١) فذ اتصل بشركة الهند الشرقية وشركة (P & O) فكان بفضل مساعيه والدعايه الى قام بها من أجل مشروع القناة ، أن أعلنت شركة شبه الجزيرة والشرق (P, & O) اعترافها بأهمية النتائج التي يمكن أن تترتب على توصيل البحرين الأحمر والمتوسط بقناة ملاحية ، وأنه إذا قدر لهذا المشروع أن يتحقق فإن الشركة سوف تقيد كثيراً من النتائج التي سوف تترتب عليه بالنسبة لتجارة العالم أجمع وأعلنت ترحيبها بإحياء تلك الفكرة العظيمة التي نادى بها من قبل رجال ذوو خبرة من طراز (أندرسون)^(٢) .

أما شركة الهند فقد أعلن مجلس إدارتها اقتناعه بأهمية مشروع شق قناة في برزخ السويس واهتمام المجلس بنجاح هذا المشروع وكل مشروع مماثل يهدف إلى تسهيل سبيل الاتصال بين انجلترا والهند^(٣) .

ولقد نسرت التيمس في ٦ أغسطس في صفحتها النجارية (باب التجارة) تحليلاً للنشرة (دى لسبس) اختتمتها بقولها « فلياً كد مسيو (دى لسبس) من أن الإيمان بالفوائد التي سوف تعود على انجلترا من وراء تسهيل التبادل النجاري بين مختلف جهات العالم سوف يجعل المشروع يحظى بتأييد الجميع »^(٤) .



ورغم التأييد الذي لقيه (دى لسبس) لمشروعه من الهيئات غير الحكومية والأفراد الذين اتصل بهم في انجلترا ، فقد ظلت الحكومة الإنجليزية متمسكة بمعارضتها للمشروع تحاول جاهدة أن تحول دون خروجه إلى حيز التنفيذ .

ولما كانت حرب القرم مازالت دائرة الرحي فقد كانت الحكومتان الإنجليزية

(١) Voinin Le Canal de Suez, T. I. p. 19.

(٢) أطار الفصل الرابع .

(٣) De Lesseps : Souvenirs... T. II, p. 277-278 ,

Desplaces : Le Canal de Suez, p. 44-47

(٤) De Lesseps : Op. Cit, p. 250-251.

والفرنسية غير راغبين في الافدام على عمل قد يؤدي إلى فصم عرى التحالف القائم بينهما ، ولذلك فإنه عندما ذهب كونت (برسيني De persigny) سفير فرنسا في لندن في زيارة إلى باريس وقابل الامبراطور عرض على مسامحة الاسباب التي كانت تستند إليها الحكومة الإنجليزية في معارضة مشروع القناة ورغم أن امبراطور فرنسا كان يؤيد المشروع إلا أنه غير للسفير عن عدم رغبته في تأييده ضد رغبات حليفه ، وأعلن — كما يقول سفير إنجلترا في باريس — عن استعداده للامتناع عن التدخل بعد ذلك ، إلا أنه كان يريد أن يتم ذلك بطريقة لا تشعر الدولة العثمانية بأن النفوذ الانجليزي قد تفرق على النفوذ الفرنسي ، وكان الامبراطور راغباً في إنهاء الموضوع واعتباره كأن لم يكن — (Non-Avenue) (١) .

وقد أعربت وزارة الخارجية الإنجليزية عن ارتياحها لهذا التصريح الذي أعلنه امبراطور فرنسا واعتبرته دليلاً على ازدياد العلاقات الطيبة وثوقاً بين البلدين (٢) .

وبعد عودة سفير فرنسا في إنجلترا إلى مقر عمله في لندن أكد لوزير الخارجية الإنجليزية تصريح امبراطور فرنسا بخصوص مشروع القناة ، مما حدا بوزير الخارجية الإنجليزية أن يطلب في ٧ يوليو من سفير إنجلترا في باريس أن يرفع إلى الامبراطور شكر حكومة جلالة الملكة (٣) .

إلا أن وزارة الخارجية الإنجليزية أسرعت فطلبت من سفيرها في (باريس) (لورد كاولي) في ٨ ثم في ٩ يوليو عدم ابلاغ شكرها إلى الامبراطور حتى تصله تعليمات أخرى . والسبب في ذلك (٤) أن الكونت (برسيني) سفير فرنسا

(١) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق الخارجية ، F.O. 78-1156 (Confidential), From Lord Cowley to Lord Clarendon, No. 835, 30th. June 1855, Paris

F.O. No. 686. F.O. to Lord Cowley, 2nd July 1855 (٢)

Ibid, No. 715 F.O. to Lord Cowley, 7th July 1855 (٣)

F.O. 78-1156 F.O. to Lord Cowley, No. 718 (٤)
9th July 1855.

في لندن عاد فأبلغ وزير الخارجية الإنجليزية أن ما أبلغه إلى الحكومة الإنجليزية إنما يعبر عن رأى امبراطور فرنسا الشخصى وهو يختلف عن رأى الحكومة الفرنسية وعلى الأخص وزير خارجيتها (والوسكى) الذى لم يكن يميل إلى الاستجابة إلى ما اقترحه لورد (كلارندون) على السفير الفرنسى فى لندن من ضرورة قيام وزارة الخارجية الفرنسية ببلاغ ممثليها فى الآستانة بالامتناع عن التدخل لدى سلطات الآستانة لتأييد المشروع (١)

وبينما كان (دى لسبس) فى انجلترا يبذل مساعيه لإقناع الحكومة الإنجليزية بالتخلي عن معارضة مشروع القناة ، ومحاولة كشف تأييد رأى العام الانجليزى للمشروع كان (سعيد باشا) مستمراً فى مساعيه لإقناع حكومة الباب العالى بإصدار موافقتها على المشروع ، فأوفد فى يوليو عام ١٨٥٥ (ابراهيم أدهم) وزير خارجيته إلى الآستانة ، وقد فهم (أدهم باشا) من حديث له مع الصدر الأعظم أن الحكومة العثمانية لا اعتراض لها على المشروع فى حد ذاته حيث اعترفت بأن له منافع جمة وأن اضطرارها إلى اتخاذ قرار فى شأنه يرجع إلى حرج مركزها تجاه انجلترا وفرنسا .

كما ذكر (رشيد باشا) الصدر الأعظم السابق (لأدهم باشا) أنه إذا نجح (دى لسبس) فى جذب رأى العام الإنجليزي لتأييد المشروع فقد تضطر الحكومة الإنجليزية إلى تعديل موقفها تحت ضغط رأى العام (٢) .

ومع ذلك ، استمرت انجلترا تعارض المشروع ولا تتزحزح عن موقفها ولم تفاج محاولات (دى لسبس) لإقناعها بالتخلي عن موقفها ، فغادر انجلترا ليخطو خطوة أخرى من أجل تنفيذ المشروع ، حيث اعتمز تكوين اللجنة من المهندسين المتخصصين فى الأعمال المائية لبحث المشروع التهيدى الذى وضعه (ليمان) و (موجيل) ، كما أنه كان يريد العودة إلى مصر بسرعة حتمية ضعف (سعيد)

(١) Ibid, No. 761, F.O. to Lord Cowley, 18th July 1855

(١) الأوراق التركية - المخططة رقم ١٣٠ عابدين متفرقات ترجمة الوثيقة التركية المؤرخة ١٢ دى القعدة ١٢٧١ هـ (٢٧ يوليو ١٨٥٥) .

أمام المعارضة الإنجليزية التي كان (بروس) مستمرّاً فيها ، حتى لقد ذكر (دى لسيبس) أن هذه المعارضة أفضت مضجع (سعيد) وجعلته متبرماً ضيق الصدر حتى لقد أعلن أنه لم يكن حكماً عندما منحه الامتياز إلى صديق فرنسي (١) . والحقيقة أنه قد صح ما توقعه السان سيمونيون عقب صدور الامتياز الأول ، وهم الذين اعتبروا أن منح الامتياز لشخص واحد فرنسي سوف يجعل المشروع يبدو سياسياً أكثر منه تجارياً وبالتالي سوف يشير معارضة الحكومة الإنجليزية ، تلك المعارضة التي كانت تمثل عقبة كأداء في وجه تنفيذ المشروع ، ولو أن هذه المعارضة كانت من جانب رجال الحكومة الإنجليزية وحدها في حين كان رجال المال والأعمال في إنجلترا يحبذون المشروع (٢) .

Bridier : Une Famille Française Les De Lesseps, p 349 (١)

No 99 Litt. E. de (٢) الوثائق النمساوية (الميكرويلم)

Hubner a Buol, le 20 Octobre 1855.

الفصل الحادى عشر

اللجنة الدولية

تكوين اللجنة الدولية :

كانت معارضة الحكومة الإنجليزية لمشروع القناة تقوم - كما رأينا - على أساس أنه مشروع لا يمكن تنفيذه لأسباب فنية وصعوبات طبيعية ، وكانت بهذه الحجة تحاول أن تبدر الشك والخوف فى نفوس أصحاب رموس الأموال حتى تحول بينهم وبين المساهمة فى تنفيذه ، وبذلك يعجز (دى لسبس) عن تدبير المال اللازم فيكون مآله ومآل مشروعه الاخفاق . ولذلك ، ولكي يقنع (دى لسبس) الرأى العام العالمى وأصحاب رموس الأموال بأن مشروع القناة ليس من المتعذر تنفيذه ولا تعترضه صعوبات فنية رأى أنه لا يكفى الاستناد إلى رأى (لينان) و (موجيل) وهما مهندسا إلى مصر ، بل وجد أن من الأفضل الحصول على تأييد عدد من الخبراء العالميين المتخصصين فى الأعمال المائية والمستمين إلى عدة دول أوروبية من بينها انجلترا ذاتها ، وذلك حتى يكون رأى اللجنة التى تتكون من هؤلاء الخبراء موضع ثقة الناس ، فيقضى على محاولات الحكومة الإنجليزية للتشكيك فى إمكان تنفيذ المشروع . وقد أبدى (دى لسبس) رأيه فى ضرورة تشكيل هذه اللجنة الدولية منذ ٣٠ أبريل عام ١٨٥٥ حينما أعرب - فى مذكرته التى رفعها للوالى فى هذا التاريخ - عن اعتقاده بضرورة تكوين لجنة من المهندسين المشهورين بأعمالهم ومنشآتهم المائية يجرى اختيارهم من انجلترا وفرنسا وألمانيا وهولندا حتى تبدى هذه رأيا فى مشروع القناة كما حدده مهندسا الوالى فى مشروعهما التمهيدى ، وتدخل عليه التعديلات التى قد تراها والملاحظات التى تعن لها ، على أن تتاح لهذه اللجنة فرصة زيارة البرزخ إذا وجدت ثمة ضرورة لذلك قبل أن تصدر رأيا فى الموضوع (١) .

(١) الأوراق الزكية بدار الوثائق التاريخية - ٤ - ١٥ - ١ وثيقة رقم ٣٤ صورة
ترجمة النفرير الذى رفعه المسيو (مردسان دى لسبس) إلى (محمد سعيد باشا) بتاريخ ١٢ شعبان
١٢٧١ (٣٠ أبريل ١٨٥٥) .

ولعل اهتمام (دى لسبس) بتكوين هذه اللجنة يرجع كذلك إلى رغبته في الانفصال فنيا عن الساكسيمويين وجمعية دراسات قناة السويس ، التي كانت قد احتلت مكانها العظيمة وبالت شهرتها في أوروبا لما قامت به من بحوث متصلة بمسروع توصيل البحرين ، ولم يكن (دى لسبس) خبيراً بمثل هذه المسائل ، ولم يكن يستند فنياً إلا إلى معونة (لينان) و (موجيل) ، ولذلك أراد أن يحيط نفسه بهيئة فنية تسد أزره وتدعم مركزه في الأوساط الأوروبية الدبلوماسية والمالية حتى لا ترجح كفة جمعية الدراسات في النزاع الذي كان قد بدأ يقوم بينه وبينها منذ أن اتضحت بوإياه في الانشقاق عنها ، وبذلك يضمن إبعاد هؤلاء نهائياً عن مشاركته في تنفيذ المشروع .

وفد شرع (دى لسبس) في تكوين اللجنة الدولية منذ كان في انجلترا يبدل مساعيه لإقناع حكومتها بالتخلي عن معارضتها للمشروع ، إذ وحه في ٣ أغسطس ١٨٥٥ دعوة إلى المهندس الإنجليزي (رندل Rendel) — وهو من أكبر مهندسي انجلترا في أعمال ومنشآت الموانئ — ليكون عضواً بلجنة المهندسين الأوروبيين التي ستقوم ببحث المشروع التمهيدى ووعده (دى لسبس) بأن يضعه ضمن قائمة الأعضاء المؤسسين في شركة القناة ، فيصير له الحق في اقتسام ١٠٪ من الأرباح مع بقية الأعضاء خلال مدة الامتياز الأول^(١) ، إلا أن (رندل) طلب الاجتماع أولاً (بلينان) و (موجيل) لكي يناقش معهما المشروع قبل أن يبت برأى في مسألة انضمامه إلى اللجنة ، ولذلك فقد بعث (دى لسبس) إلى الوالى في ٩ أغسطس ١٨٥٥ يطلب منه إيفاد (لينان) و (موجيل) إلى أوروبا للاجتماع (رندل) قبل أن تعقد اللجنة الدولية اجتماعها المزمع عقده في باريس في أواخر أكتوبر ١٨٥٥^(٢) .

وتابع (دى لسبس) مساعيه من أجل تشكيل اللجنة الدولية «طلب من بعض الحكومات الأوروبية اختيار من يمثل مصالحها في اللجنة ، فبعت إلى الوزير

De Lesseps Lettres, Journal . . T. I p 246,

(١)

Ibid, p. 248-249,

(٢)

النسوى البارون (دى بروك) لكي يختار المهندس الذى يرى فيه الكفاءة والمقدرة على تمثيل مصالح النمسا وموانى بحر الأدرياتيك فى اللجنة الدولية ، وقد وقع اختيار (دى بروك) على المهندس النسوى (نجريللى) مدير المنشآت العامة ، وهو مهندس على قدر كبير من الكفاءة ، وقد عرفنا أنه شارك مشاركة فعالة فى نشاط جمعية دراسات قناة السويس عام ١٨٤٧ حينما كلفت بعنة النسبة (النسوية) بدراسة ساحل الخليج البيلوزى^(١).

وقد عينت خمس دول أخرى — غير النمسا — ممثليها فى اللجنة ، وهى فرنسا وأسبانيا وبيدمنت وهولنده وبروسيا وبذلك تكون حكومات هذه الدول هى التى اختارت لها ممثلين فى اللجنة وامتنعت الحكومة الإنجليزية وحدها عن الاستجابة لمطلب (دى لسبس) فاختار (دى لسبس) بنفسه المهندسين الإنجليز الذين ينضمون إلى اللجنة^(٢) . وبذلك صارت اللجنة الدولية تمثل سبع دول أوروبية : فرنسا ويمثلها (رينو Renaud) المفتش العام للطرق والكبارى والمدير السابق لمنشآت ميناء الهافر ، و (ليهيسو Lieussou) من المهندسين البحريين ، والأميرال (ريجو دى جنوئى Rigault de Genouilly) والكابتن (جوريه Jaurès) من البحرية الفرنسية ، أما انجلترا فكان يمثلها المهندسون (رندل) ، و (ما كلين Mac Clean) و (تشارلز مانبي Charles Manby) والكابتن (هاريس Capt. Harris) وهو من رجال البحرية وكان قد قام بسبعين رحلة بحرية بين السويس والهند ، ويمثل النمسا المهندس (نجريللى) ، ويمثل أسبانيا المهندس (مونتسينو Montesino) المدير العام للأشغال العامة ، ويمثل بيدمنت المهندس (باليوكابا paleocapa) وزير الأشغال العمومية فى تورين ، ويمثل هولنده المهندس (كونراد Conrad) مفتش السدود المائية

Lettre a M. le Baron de Biuck, a Vienne, La Chenale, (١)
le 28 Octobre 1855 Souvenus-T-II, p. 292; Lettre de
De Lesseps a l'Editeur du Times, a Londres, paris 20 Octobre
1855.

(٢) دكتور عبد العزيز السماوى : السجرة فى حفر قناة السويس ص ٣٢

Water Staat بلاهاى ، وقد استخب مندوب هولنده رئيساً للجنة . أما بروسيا فكان ينشلها المهندس (لنتزه Lentze) كبير مهندسى منشآت نهر الفستولا (١) . وباستعراض أسماء المهندسين الذين تكوّن منهم اللجنة الدولية يبدو لنا كيف أنها خلّت من أعضاء جمعية دراسات قناة السويس - باستثناء (نجريللى) - وكان يجدر (بدى لسبس) أن يعمل على إشرافهم في هذه اللجنة وإدخال بعضهم على الأقل في عضويتها حتى ولو كانوا من أنصار « المشروع غير المباشر » ، فلم يكن ثمة مبرر لإغفالهم وهم الذين عرفوا بجهودهم وأبحاثهم الفنية العميقة عن مشروع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر ، بل انهم كانوا أحق بعضوية اللجنة من أولئك الذين اختيروا فعلاً ولم يكن لهم خبرة سابقة ببرزخ السويس أو مشروع القناة بين البحرين . وكان من الممكن لو أن أعضاء جمعية الدراسات استركوا في اللجنة الدولية وساهموا في بحوثها ومناقشتها أن يغيروا وجهة نظرهم وأن يؤيدوا المشروع المباشر بعد أن يقتنعوا بالأدلة التي يقدمها أنصاره على أن في الإمكان تنفيذه . ولقد كان (نجريللى) نفسه يعتقد - كما سبق القول (٢) - أنه لو اطلع أعضاء جمعية الدراسات من أنصار القناة غير المباشرة على النتائج التي توصل إليها نتيجة بحوث مجموعته النسائية في الخليج البيلوزى لاقتنعوا برأيه خصوصاً وأن أعضاء جمعية الدراسات لم يكونوا قد انحازوا نهائياً إلى جانب المشروع غير المباشر . وحتى إن لم يقتنع أعضاء جمعية الدراسات بأفضلية القناة المباشرة وظلوا يناصرون القناة غير المباشرة فإن (دى لسبس) باشرافهم في اللجنة الدولية يكون قد أبرأ ذمته ولم يظهر أمام الرأى العام وقد قضى على كل أمل في توحيد الجهود من أجل المشروع ، بل يصير بادياً للعيان أنهم هم الذين رفضوا الاقتناع بالرأى أجمعت عليه أغلبية أعضاء اللجنة الدولية .

وقد عبر البعض (٣) عن أسفهم لعدم دعوة أعضاء جمعية دراسات قناة السويس

St Hilaire B. Lettres Sur l'Egypte, p. 15-16. (١)

Desplacés, E. : Le Canal de Suez, p. 55-56.

(٢) الفصل السابع

Sammarco : precis. . . T. IV, 90—91

(٣)

للاشتراك في اللجنة الدولية إذ اعتبروا أن إشتراك هؤلاء في هذه اللجنة فرصة للاستفادة من معرفة (تالابو) و(انفانتان) وأمتاهما، وأولئك الذين كانوا يحيطون بالمشروع إحاطة تامة. وحتى اخنيار (نجريللى) في اللجنة الدولية لم يكن الفضل فيه يرجع إلى (دى لسبس) وإنما للوزير النمسي (البارون دى بروك) الذى كان يؤيد جمعية الدراسات ويشجعها منذ كان سفيرا للنمسا في الآستانة .

وبما يلاحظ كذلك على تكوين اللجنة الدولية أن روسيا لم تكن ممثلة فيها ، ويرجع ذلك إلى أنه في ذلك الوقت (١٨٥٥) كانت دول الغرب مشتركة ضد روسيا في حرب القرم (١) . كما أخذ قنصل الولايات المتحدة الأمريكية على (دى لسبس) أنه أغفل دعوة أحد من المهندسين الأمريكيين للاشتراك في اللجنة الدولية مما جعل المشروع يبدو — في نظر القنصل الأمريكى — أوروبيا بحتا وليس عالميا (٢) .

❖ ❖ ❖

رحله اللجنة إلى مصر وبحوثها :

وفد عهد المهندسون الذين اختيروا لعضوية اللجنة الدولية اجتماعين في ٣٠ ، ٣١ أكتوبر ١٨٥٥ بالمكتب الذى اتخذته (دى لسبس) مركزا لنشاطه في باريس (٣) وقرروا وجوب إرسال لجنة فرعية إلى مصر لبحث مشروع القناة على الطبيعة وتكوين صورة دقيقة عن الصعوبات التى يقال إنها تعترض تنفيذها ، وتم الاتفاق على أن تتكون اللجنة الفرعية من كل من (كونراد) الهولندى و (نجريللى) النمسى و (ماكلين) الإنجليزى و (رينو) و (لييسو) الفرنسيين ، على أن ينضم إليهم (لينان) و (موييل) مهندسا والى وصاحبها المشروع التمهيدى الذى ستبجته اللجنة ، كما تقرر أن يرافق اللجنة الفرعية كذلك كل من (دى لسبس) و (بارثلمى سانت هيلير Barthelemy Saint-Hilaire) الذى كان (دى لسبس) قد عقد النية على اختياره سكرتيرا عاما لشركة القناة (٤) . كما قررت اللجنة أنه

(١) Bridier. Une Famille Française .. p. 338

(٢) الأورال الأمريكية (الميكرويلم) Despatches from U. S

Consuls in Alexandria, No. 25, 21st Nov. 1855

(٣) في الطابق الثالث من المبنى رقم ٩ سارع رشانس Richpanse سارس .

(٤) Roux, J. Ch. L'Isthme et le Canal ... T. I. p. 265 ,

د. الشاوى : السخرة ص ٢٢

في نفس الوقت الذي تدرس فيه اللجنة الفرعية برزح السويس يقوم أحد الأعضاء بدراسة الخليج البيلوزي وإتمام البحوث التي كانت قد بدأتها الشعبة النمسية لإحدى شعب جمعية دراسات سنة ١٨٤٧ المعروفة تحت إشراف (نجريللي) (١).

وفد دعا (دي لسبس) و (بارنلي سات هيلير) كتيرين من أصدقائهما لمرافقتهما في الرحلة إلى مصر مع اللجنة الفرعية ، وقد بلغ هؤلاء الأصدقاء من الكثرة بحيث غصت بهم السفينة الفرنسية (أوزيريس) التي حملت اللجنة الفرعية من فرنسا إلى مصر . وعادرت السفينة (أوزيريس) ميناء مرسيليا في الثامن من نوفمبر ١٨٥٥ تهل أعضاء هذه اللجنة الفرعية ومن معهم ما عدا (نجريللي) ، فوصلت إلى ميناء الاسكندرية في ١٨ نوفمبر ، وبعدها بأيام قلائل تبعها (نجريللي) (٢) الذي اجتمع عقب وصوله إلى الاسكندرية ببقية أعضاء اللجنة وقدم نتائج البحوث والدراسات التي قامت بها مجموعته النمسية في الخليج البيلوزي عام ١٨٤٧ وكذلك مشروع القناة المستقيمة الذي وضعه في ذلك الوقت لموصل البحرين ، ولم تكن القناة في مشروع (نجريللي) تختلف في خط سيرها عن القناة في المشروع التمهيدى (٣).

ولما كان (سعيد باشا) يعلق أهمية كبرى على مهمة اللجنة الدولية فقد أكد للقنصل النمسي أنه إن يدحر وسعاً في سبيل تقديم العون للجنة وتسهيل مهمتها حتى تستطيع أن تبت نهائياً في مشكلة تحديد اتجاه القناة بين البحرين ، هل تكون مستقيمة تصل البحرين بطريق مباشر أم تصلهما عن طريق النيل (٤) . ولذلك فقد أمر (سعيد) بأن يوضع تحت تصرف أعضاء اللجنة كل ما يحتاجون إليه من سفن نيلية وموظفين ، كما أصدر أمراً في ١٠ نوفمبر ١٨٥٥ إلى (شاكر باشا) محافظ الاسكندرية بخصوص استقبال أعضاء اللجنة عند وصولهم إلى الاسكندرية

La Commission Internationale , Extraits des proces Verbaux (١)
de Seances de la Comm Int du Canal de Suez 2e partie,
p. 1—2.

(٢) الوثائق النمسية — الميسكروفيلم No, 1739 de Huber a Buol, le 30
Novembre 1855.

Op. Cit. P. 5 (٣)

(٤) الوثائق النمسية — الميسكروفيلم No 1730, de Huber a Buol
17 Nov, 1855

استقبالا يليق بمكانتهم نظرا لانهم « أناس مرعيو الخاطر ، والترحيب بهم وتوفير الراحة لهم والتكفل بنفقات إقامتهم وطعامهم وشرابهم وتنقلاتهم » (١) .

وبعد وصول اللجنة الفرعية إلى الاسكندرية شرعت هذه اللجنة في دراسة ميناء الاسكندرية دراسة دقيقة وذلك لاحتمال أن يتم توصيل البحرين بطريق غير مباشر وأن تكون الاسكندرية عندئذ الميناء التي ينتهى عندها أحد طرفي القناة . وقبل أن تغادر اللجنة الاسكندرية عهدت إلى ضابط البحرية الفرنسي (لاروسس Larousse) ومعه (ليسانو) بدراسة الخليج البيروزى وسبر أغواراه ، ومن أجل ذلك وضعت الحكومة المصرية تحت تصرفه عددا من المهندسين ممن كانوا في خدمتها مثل المهندس الفرنسي (ارنو Arnaud) والإيطالى (شيانكولو Ciancolo) . وكذلك الفرقاطة المصرية النيل ، وطل (لاروسس) وأعوانه يباشرون مهمتهم في الخليج حتى انتهت اللجنة من رحلتها في الصعيد ومن دراستها في برزخ السويس أى ما يقرب من شهر كامل أنجزوا فيه العمل المنوط بهم (٢) .

وفي ٢١ نوفمبر عادت اللجنة الفرعية الاسكندرية في طريقها إلى القاهرة وفي ٢٢ نوفمبر مثل أعضاء اللجنة أمام (سعيد باشا) في ثكنات قلعة السعيدية بالقناطر وقد أحسن الوالى استقبالهم وأمضى معهم اليوم كله وعاملهم معاملة كريمة ، حتى لقد قال له (دى لسبس) « إنكم تعاملون هؤلاء السادة كأنهم رؤوس متوجة ، فأجاب (سعيد) : « نعم ، فلا شك أنهم رؤوس توجها العلم » (٣) .

وبعد زيارة القاهرة ومعالمها سافرت اللجنة في ٢٧ نوفمبر على قارب بخارى

(١) الأوراق البرقية بدار الوثائق التاريخية — دفتر رقم ٥٠٤ معه صادر من ١٦ برجة الأمر البركى رقم ١٠١ مسلسل و ١٥ أصل بنارخ ٢٩ صفر ١٢٧٢ هـ (١٠ نوفمبر ١٨٥٥) من الخناب العللى إلى (شاكر باشا) محافظ الاسكندرية .

(٢) De Lesseps; Lettres, journal T. I. p 323

St. Hilane . Lettres Sur l'Egypte, 28 — 29 , Desplaces Le Canal de Suez, p. 70 — 71 .

(٣) الوثائق النموية الميكرو فيلم No. 1739, de Huber a Buol, le 30

Novembre 1855

(٤) الدكتور عبد العزير الساي : البحيرة ص ٢٣

في رحلة نيلية إلى الوجه القبلي بناء على دعوة (سعيد) ، وقد اعتقد البعض أن رحلة اللجنة الفرعية إلى الوجه القبلي كانت من أجل زيارة آثار مصر وقضاء فترة من فصل الشتاء في صعيدها (١) ، كما كان (لينان) يرى أن هذه الرحلة لم تكن أكثر من نزهة لإدخال السرور والبهجة على قلوب أعضاء اللجنة الفرعية حيث مدت لهم موائد حافلة بهختلف صنوف الطعام والشراب وبدح وإسراف دون أن يكون من وراء ذلك أية فائدة (٢) ، ولكن الحقيقة التي تنبئها مراسلات القناصل في ذلك الوقت وكذلك تقرير اللجنة الدولية ومحاضر اجتماعاتها هي أن (سعيدا) دعا اللجنة أثناء رحلتها في الصعيد لدراسة نهر النيل وبحت مشروع إقامة سد عند جبل السلسلة جنوب الجندل الأول (٣) ، وقد بحثت اللجنة فعلا هذا المشروع في أثناء رحلتها ، وقدرت تكاليفه بنحو أربعين مليون فرنك وقدمت إلى (سعيد) تقريراً برأيها بتاريخ ٧ ديسمبر ١٨٥٥ (٤) .

(١) الدكتور عبد العزيز الشاوي السخنة ٢٣

(٢) Linant . Memoires Sur les principaux Tr. p, 242.

(٣) الوثائق النمساوية — الميسكروفيلم No. 1739, de Huber a Buol,

le 30 Novembre 1855

ويقول (هوبر) لأنه في خلال هذه الرحلة اهتمت اللجنة بدراسة مجرى النيل ولمكان المزارع حران على النيل تقوم الحكومة المصرية بتشبيده عند السلسلة حيث يحب بمجرى المهر حوانب صخرية ، وذلك للاستفادة منه في ري الأراضي المرتفعة التي لم تستفد من القناطر . كما أسار القنصل إلى أن (نجر إلى) كان يرى أنه من السهل إنشاء مثل هذا الحران حيث يمكن استخدام المهر في نقل الصخور إلى محطة مائه واقترح (نجر إلى) حفر قناة جانبية لاستخدامها في الملاحة في منطقتي الحران لأنه سيعبر مجرى المهر . وصيف (هوبر) إلى ذلك قوله : بأن اللجنة قدمت مذكرة رأيها عن حران السلسلة إلى الوالي في بني سويف :

الوثائق النمساوية — الميسكروفيلم :

No. 1747, de Huber a Buol en 16 decembre 1855.

Husny , Le Canal de Suez et la politique egyptienne, p 255 (de Consul de France a son gouvernement le 28 novembre 1855)

La Commission Internationale : Extraits des procès Verbaux (٤)

des Seances de la Comm Int. du Canal de Suez, 2e partie, p. 73—81 Annexe I, Rapport a S. A le V. R. Sur le Systeme d'irrigation a Etablir dans la Haute et Moyenne Egypte.

وفد عادت اللجنة من الصعيد إلى القاهرة فوصلتها في ١٢ ديسمبر ١٨٥٥ وفي ١٥ منه رحلت إلى السويس فوصلتها في اليوم التالي ، أما (لينان) فقد تخلف في القاهرة يوماً لانشغاله ببعض المهام المتصلة بالرحلة ، وغادر القاهرة في ١٦ ديسمبر للحاق بأعضاء اللجنة في السويس .

وعند وصول اللجنة إلى السويس ألقى (دى لسبس) في أعضائها كلمة باسم والى مصر أبلغهم فيها أن والى لا يحب أن يفرض عليهم رأياً معيناً بخصوص الاتجاه الذى سوف تسير فيه القناة ، وأنه على الرغم من أن والى قد دعاهم لدراسة المشروع التقييدى الذى وضعه مهندساه (لينان) و (موجيل) وهو المشروع الذى تتخذ فيه القناة طريقاً مباشراً بين البحرين ، وعلى الرغم من أن (سعيدا) يفضل أن تسير القناة في اتجاه مستقيم بين السويس والفرما بدلا من الاتجاه غير المباشر ، إلا أن والى لا يريد أن يضع القيود على دراساتهم وآرائهم العلمية وإنما يترك لأعضاء اللجنة حرية البحث والدراسة بما يتفق والآراء العلمية والفنية فحسب دون التقييد بأى شيء آخر ، وأنه لذلك يتعين على اللجنة أن تقوم بدراسة كل المشروعات التى وضعت لحل مشكلة الاتصال بين البحرين منذ خمسين سنة حتى يكون القرار الذى تتخذه اللجنة نهائياً وحاسماً وصادراً عن حرية تامة ، حتى لا تحيط النشكوك بالمشروع الذى تختاره اللجنة باعتباره أفضل المشروعات وأنسبها لتحقيق الاتصال بين البحرين المتوسط والأحمر (١) .

وقد أمضت اللجنة خمسة أيام في السويس فامت حلالها بدراسة قاع خليج السويس وقياس أعماقه في جهاته المختلفة لتحديد أكثر المناطق صلاحية لتكون منفذا للقناة على البحر الأحمر ، كما زارت اللجنة محاجر جبل (عتافة) المحاور لمدينة السويس لمعرفة مدى إمكانياته في توفير المواد اللازمة للبناء .

وتأكدت اللجنة من أن ساحل خليج السويس لا يتميز به أى تغيير واستدلت على ذلك بأن السفينة الإنجليزية (زوبيا) التى كانت تستخدم كخزن للفحم على طريق البريد إلى الهند لم تتعرض مراسيها لأى تغيير خلال السنوات الثلاث التى

De Lesseps Lettres, journal T. I. p 319 ,

(١)

Bridier : Une Famille Française p. 244.

قضيتها في الخليج ، كما تبين للجنة أن قاع الخليج لم يرتفع ارتفاعاً يذكر منذ أودم العصور وأنه لذلك لا يرجد أى خطر من جانب الرواسب في خليج السويس . وخرجت اللجنة من أبحاثها في خليج السويس بأن هذا الخليج له من المميزات ما يجعله صالحاً لكي يكون بداية للقناة بين البحرين ، وكل ما يلزم في هذه المنطقة هو مد مجرى القناة (رصيف Jetée) في خليج السويس إلى مسافة ألفين من الأمتار وذلك حتى يصل طرفها إلى عمق ٨ — ٩ أمتار (١) .

وفي الحادى والعشرين من ديسمبر غادرت اللجنة السويس متجهة نحو الشمال تعبر صحراء البرزخ في طريقها إلى الفرما ، واستغرقت الرحلة عبر برزخ السويس عشره أيام فطعتها اللجنة إما على ظهور الإبل والحمير أو سيراً على الأقدام فوصلت في ٢٣ ديسمبر إلى حوص البحيرات المرة وأمضى الأعضاء يوماً واحداً في دراسته وفي اليوم التالى (٢٤) وصلت اللجنة إلى المكان المسمى (السبع حناك) عند ساحل بحيرة التمساح ، وهناك أعربت اللجنة عن موافقتها على اقتراح (لينان) و (مرجيل) في المشروع التمهيدى بإنشاء ميناء داخلى متسع على بحيرة التمساح وذلك لتموين السفن المارة بالقناة وربط القناة الملاحية ببقية أجزاء مصر : القاهرة والدلتا والاسكندرية (٢) .

وفي ٢٦ ديسمبر واصلت اللجنة سيرها في اتجاه شمالى شرقى نحو الفرما وفي طريقها صادفت مجموعة من المهندسين تحت إشراف المهندس (نوتنجر Nottnger) عند (تل الحسر) كانت الحكومة المصرية قد أوفدتهم إلى منطقة البرزخ للقيام ببحوث تمهيدية قبل زيارة اللجنة الدولية .

وفي مساء ذلك اليوم نصبت اللجنة حيامها عند بئر (أبو عروق) بالقرب من منافع بحيرة المنزلة ، وفي اليوم التالى عسكروا بالقرب من آثار مدينة المحمد العديمة حيث عثروا على الآثار التى خلفها — منذ عام تقريباً — (دى لسبس)

St. Hilaire, B. : Lettres sur l'Egypte, p 19 — 21 , (١)
Desplaces le Canal de Suez, p 61 — 62

Roux, J Ch. L'Isthme et le Canal . T. I. p. 267 (٢)

و (لينان) و (موجيل) في رحلتهم الاستكشافية ، وكانت تلك الآثار سليمة لم تتغير كما لو كانت قد تركت بالأمس القريب ، كما لاحظت اللجنة نفس الشيء بالنسبة لمخلفات مخيم المحمودة الفرنسية من مهندسى جمعية دراسات قناة السويس (١٨٤٧) ، وكذلك المجموعة النمسية التي اتخذت من منطقة الفرما ميدانا لبحوثها. وقد اتخذ أعضاء اللجنة من بقاء تلك الآثار دليلا على أنه ليس هناك خطر يهدد الفناء بين البحرين بالانظار نتيجة تحرك الرمال في منطقة البرزخ ، الأمر الذى تخيله البعض واعتبره إحدى العقبات التى تحول دون توصيل البحرين بقناة مستقيمة عبر البرزخ (١).

وفي صباح الثامن والعشرين من ديسمبر وصلت اللجنة إلى الفرما في آخر رحلة من مراحل الرحلة ، وأمضت على الساحل البيلوزى ثلاثة أيام (حتى ٣ ديسمبر) درست خلالها الساحل من نواحيه المختلفة وبحت مدى إمكان إنشاء ميناء على ساحل الخليج البيلوزى وتحديد نهاية القناة ومنفذها على البحر المتوسط (٢) وقد وجدت اللجنة أن ما أشيع عن الخليج البيلوزى من حيث أنه « خليج من الطين » ما هو إلا وهم وخيال صررته الروايات المتوارثة عن القدماء ، حيث لاحظت اللجنة أن شاطئ البحر عند الفرما يتكون من رمال خالصة ومياهه صافية و صفاء مياه نهر السين إن لم تكون أشد صفاء « حتى لقد نزل فيها أعضاء اللجنة للاستحمام ناكيدا لصفائها وخلوها من الطين (٣) . وذرت اللجنة الساحل البيلوزى من الشرق إلى الغرب ، ولاحظ أعضاءها أن الساحل على طول هذه المسافة كلها لم يتغير وابتعدت اللجنة عن الشاطئ وأوغلت في البحر مسافة ثلاثة فراسخ للوصول إلى الفرقاطة المصرية (النيل) التى كانت فى انتظارهم فلم يصادفوا ذلك الطين المتنقل

St Hilane Lettres Sur l'Egypte p. 29 — 32, (١)

Mazuel : L'Oeuvre Geogr. de Linant, p' 374—5

Desplaces, p. 63 — 69 (٢)

Ibid, p. 70, (٣)

St. Hilaire, p 28

أو تلك « السحب الأرضية (١) » التي كان البعض يعتقد أنها تعرق الملاحة وتجعل من المتعذر على السفن الاقتراب من الشاطئ .

وقد وجدت اللجنة - عند وصولها إلى الخليج البيلوزى - أن بعثة (لاروس) قد قامت بالمهمة التي كلفت بها وفدتها بدقة حيث استطاع هو ومن معه أن يدرسوا الخليج واستمرت دراساتهم وبحوثهم فيه شهراً كاملاً سواء أكان ذلك على البر حيث نصبت حياتهم أم في البحر حيث كانوا يباشرون البحث على طهر الفرقاطة المصرية (النيل) التي وضعتها الحكومة المصرية تحت تصرفهم والتي عادت عليها اللجنة الفرعية إلى الاسكندرية بعد انتهاء بحوثها . وقد خرجت بعثة (لاروس) من دراساتها وقد أحاطت إحاطة تامة بطرؤف الخليج البيلوزى ، فوجدت أنه يتكون من شريط ساحلى من الرمال الدقيقة وأن هذا الشريط لم يطرأ عليه تغيير على مر العصور ثم إلى هذا الشريط منطقة رمليّة تمتد في البحر مسافة حتى يصير عمق الماء عشرة أمتار ، وبعدها توجد منطقة طينية من طمي النيل تمتد في البحر المتوسط نفسه . وترصدت بعثة (لاروس) كذلك إلى أن عمق ثمانية أمتار من الماء (وهو العمق اللازم للملاحة السفن الكبيرة) يتوفر في المنطقة الغربية من الخليج البيلوزى والممتدة حتى دمياط على بعد ٢٣٠٠ متر من الشاطئ بينما لا يتوفر هذا العمق نفسه في المنطقة الشرقية من الخليج إلا على بعد سبعة آلاف وخمسمائة متر من الشاطئ .

ولمّا حاز ذلك فقد وجدت بعثة (لاروس) أن نسائم البر والبحر التي يتعرض لها الخليج معظم العام من شأنها تسهيل حركة السفن في دخول الميناء المرمع لإدناؤه على منفذ القناة على البحر المتوسط أو الخروج منه في جميع الاوقات . وبناء على هذه الملاحظات اتضح لبعثة (لاروس) أنه لا يوجد في الخليج البيلوزى ثمة خطر على منفذ القناة الشمالي من حباب رواسب النيل أو الرمال المتحركة التي تنقلها الرياح ، وأن كل ما يحجب مراعاته هي مد منمد القناة على البحر المتوسط بحيث يبرز في الخليج البيلوزى حتى يصل إلى العمق الكافي الذي يسمح بدخول السفن وحروجها (٢) .

(١) شبه الصب المتقل في الماء بالسحب المتحركة في السماء .

Desplaces, 71 — 72

(٢)

(٢٠ — قناة السويس)

وفي الحقيقة لقد كانت الأبحاث التي قامت بها بعثة (لاروس) في الخليج البيولوجي أكثر دراسات اللجنة المتفرعة عن اللجنة الدولية من حيث الجدوية والعمق فلم تبدد هذه البعثة شيئاً من وقتها في أمور لا صلة لها بمهمتها منلما حددت لبعثة اللجنة الفرعية أثناء رحلتها في البرزخ بين السويس والحرما ، إذ أن أعضاء اللجنة الفرعية - كما يقول (لينان ^(١)) - اجنازوا البرزخ على عجل ، تحيط بهم الكثر من مظاهر الأبهة وصارت تقدم لهم خلال الرحلة أطايب الأطعمة وأجود الخنور بكيمات وفيرة كما لو كانوا ذاهبين في نزهة للهوى والتسلية لا في رحلة دراسية للقيام بمحور فنية دقيقة ولم يشكر (دى لسبس) نفسه مظاهر الترف والنعم التي أحاطت بالجنة الفرعية أثناء رحلتها هذه إذ وصفها بإسهاب في رسالة بتاريخ ٢٠ ديسمبر ١٨٥٥ إلى مدام (لافوس Lafosse) ذكر فيها أنه كان ينتقل أثناء الرحلة مع العافلة على محمة « متلما كان ينتقل السلاطين الذين تصورهم قصص ألف ليلة وليلة » أما طعامهم فمن شراء الغزلان التي يصيدونها . . . وشراهم من الخمر متوفر وبلغت مظاهر الترف في الرحلة درجة كبيرة بحيث صارت الصحراء القاحلة تبدو - في نظر (دى لسبس) - « جميلة باسمية » بدرجة لم يكن (دى لسبس) يتوقعها أو يتصورها (٢) .

ولاشك أن رحلة عليية ينعم أعضاؤها بمثل هذا البذخ ومثل هذه المتع ويقضون شطراً كبيراً من وقتهم المحدود الذي لم يتجاوز عشرة أيام في الصيد والترايب وسماع قصص المحمورين ما كان ليتسع الوقت خلالها للقيام بأعمال جدية لولا أن المشروع كان حاهراً تهريباً مبتلا في المشروع التهيدى الذي كان وضعه (لينان) و (مرجيل) ، فما كان على اللجنة الدولية سوى أن تتبع خط سير القناة عبر البرزخ كما حدده المشروع التهيدى .

Linant . Memoires p. 245

(١)

(٢) وقد ذكر (دى لسبس) في هذه الرسالة كذلك كيف أن وفنهم قد اتبع لسكثير من أنواع الهوى ، من ذلك أنه أعزى بعض حراس العافله من المصريين بشرب الخمر حتى دارت برؤسهم فأحد مصهم بروى لأعضاء اللجنة فصصاً وطرائف عن رحلاته العددية ومثات الأطفال الذين أحضهم .

Bridier . Une Etimille Française p 243

ومع هذا يعتبر فريق من الكتاب (١) أن هذه الرحلة التي قام بها جماعة من المهندسين الأكفاء كانت ضرورية ولم يكن في الإمكان الاستغناء عنها وأنه لم يقيم بمثلها أحد من قبل والواقع أن أهمية الرحلة التي قام بها أعضاء اللجنة الدولية لم تكن في قيمة النتائج التي أمكن الوصول إليها، تلك كانت نتائج مسلياً بها من قبل، ولكن أهمية العمل الذي جرى على أيدي اللجنة الدولية والرحلة التي قامت بها إنما كانت تنحصر في تأكيد هؤلاء الخبراء الدوليين للنتائج التي سبق الوصول إليها لإبرازها أمام الرأي العام العالمي على أنها حقائق مؤكدة لا يرقى إليها الشك بشهادة هؤلاء العلماء المتخصصين أنفسهم والذين ينتمون إلى عدد من الأقطار الأوروبية المختلفة .

ولقد كان في صبيحة الحادى والثلاثين من شهر ديسمبر عام ١٨٥٥ أن صعد أعضاء اللجنة إلى طهر المرقاطة المصرية (النيل) لحملتهم هذه إلى الإسكندرية فبلغوها في أول يناير عام ١٨٥٦ ، وهم يحملون نتائج الدراسات التي قاموا بها في برزخ السويس (٢) .

وعندئذ سافر (سعيد باشا) إلى الإسكندرية ليستمع إلى رأى اللجنة حول مسألة إمكان حفر قناة بين البحرين ، كما أسرع قناصل الدول فغادروا القاهرة إلى الإسكندرية حتى يمكنهم الوقوف على رأى اللجنة وموافاة حكوماتهم بتقاريرهم عن نتائج بحوثها وهي التي كان الجميع ينتظرونها بلفتة واهتمام (٣) .

* * *

وقد حاول (لينان) - في أثناء اشتراكه مع اللجنة الدولية في دراساتها أن يرسم صورة لكل عضو من أعضائها ، فقال عن (كرنراد) الهولندى إنه رجل عملي واعمى يهتم دائماً بجوهر الموضع ، في حين أن (رينز) الفرنسى كان

Desplaces, p. 63

St. — Hilaire, p 32

No. 1. de Huber a

Buol, e 4 Janvier 1856

(١)

(٢)

(٣) الوثائق المسوية

يتم كثيراً بالانفصال حتى ليكاد يضل طريقة في وسطها ، بينما كان (ماكين)
الإنجليزى يجهد للإحاطة بالموضوع إحاطة تامة شاملة قبل إبداء رأيه ، أما
(نجريللى) فقد كان (لينان) معجباً به أيما إعجاب ، وفي رأيه أن (نجريللى)
« إنما ينظر إلى الأشياء من عل وله مقدرة فائقة على الدراسة والفهم »
أما البافون فقد قال عنهم (لينان) أنهم بالرغم من تخصصهم لم يكن في مقدورهم
ابتكار شيء جديد (١) .

ولم يكن (لينان) هو الوحيد الذى فطن إلى كفاءة (نجريللى) بل أن
(دى لسبس) نفسه يقر بذلك أيضاً (٢) .

ثم كان (نجريللى) مريض إعجاب الوالى كذلك ، فقد كتب القنصل النمساوى
(هوبر) إلى حكومته في ١٧ نوفمبر ١٨٥٥ بأن الوالى ينظر بعين التقدير إلى
المهندس النمساوى (نجريللى) ويعان على رأيه في المشروع أهمية كبرى (٣) .

كما كتب (سعيد) إلى الأرشيدوق (فرديناند ماكسميليان) في ١٦ ديسمبر
عام ١٨٥٥ أن « الذى لفت نظره » من بين أعضاء اللجنة الدولية من المهندسين
الذين أوفدتهم حكوماتهم لدراسة مشروع القناة على الطبيعة كان « مسيو (نجريللى)
الذى بررت أمانيته وكفاءته العظيمة اختيار حكومته له ، والذى كانت معاونته
الصادقة في أعمال اللجنة الفرصة التى ساعدت على نجاح المشروع العظيم (٤) » .

Linant : Memoires p. 245 (١)

De Lesseps : Souvenirs T. II. p 323 (٢)

(Lettre a Mme Delamalle le 27 Nov. 1855

No, 1730 de Huber a Buol, du Caie, (٣) الوثائق النمساوية
le 17 Nov 1855.

Mex Arch. Kart 64, (٤) الأوراق المكسيكية بدار الوثائق التاريخية
Sig. VIII, a Fo. 4, 5, 1855 cc S. A Moh. Said a l'Arch.
F. Maximilien, du Caie, le 16 decembre 1855 (Francais).

وفد رد الأرشيدوق (ماكسميليان) معبراً عن سعاده لرضاء الوالى عن (نجريللى) وتمديده
له وثقة الحكومة المصرية به ، وأعرب الأرشيدوق عن امله في أن يرفى العاملون من آخ
مشروع القناة في الملأ على الصعوبات التى تواجهه باعتبارها مشروعا مهم العالم أجمع :
Ibid Mex. Arch. Kart 72, Sig X 5, No. 113, 1855 A S. A. Moh.
Said, de F. Maximilien.

(كونراد) بصفته رئيس البعثة ، و (رينو) ، و (نجرى الملى) و (ماكلين) كأعضاء و (ليسو) كسكرتير .

وقد ترتب على صدور هذا التقرير - رغم إيجازه - من مهندسين متخصصين مشهورين في أوروبا أن أصدر والى مصر فى ٥ يناير ١٨٥٦ فرمان الامتياز الثانى ، كما وافق على النظام الأساسى للشركة العالمية لقناة السويس البحرية .

ويرى بعض الكتاب (١) أن هذا التسلسل السريع للحوادث منذ حضور أعضاء اللجنة الفرعية وزيارتهم العارة لمنطقة البرزخ وإصدار ذلك التقرير الموجز للعناية عن نتائج دراستهم المخاطفة ثم صدور عقد الامتياز الثانى وقانون الشركة الأساسى إنما يدل ذلك كله دلالة واضحة على أن الأمر كان مجرد تمثيلية أعتها (دى ليسبس) للتمويه على الناس بغية الوصول إلى هدفه ودفع مسرور القناة قدما إلى الأمام .

وفد كان من المرجح - وكما توقع سفير النمسا فى الآستانة - أن القرار الذى أصدرته اللجنة الدولية بأنه من الممكن تنفيذ مسرور القناة المباشرة وليست هناك صعوبات فنية تعترضه سوف يلقى إقبالا من الدول على المساهمة فى تنفيذ المشروع لأن هذا القرار إنما صدر عن لجنة يمثل الدول الأوروبية فيها مهندسون لهم شهرتهم فى مثل هذه المسائل ، كما كان من المتوقع كذلك أن يوافق الباب العالى على المشروع بعد أن صارت إدعاءات الإنجليز والحجج التى قدموها فى معارضة المشروع لا تقوم على أساس (٢) . ولذلك فقد كان (سعيد باشا) ينوى منذ حضور اللجنة الدولية أن يرسل إلى الباب العالى مندوباً عنه يتمثل فى شخص وزير خارجيته (إبراهيم أدهم) خصوصاً وأن (أدهم) كان ذا دراية بالمسائل الهندسية التى درسها فى إنجلترا وفرنسا ، كما كان من مرافق اللجنة الدولية أثناء رحلتها فى برزخ السويس وتبوع عن كتب أعمالها ، وكان إغرض (سعيد) من إيفاد وزيره

(١) دكتور عبد العزيز الشناوى : السخرة فى حفر قناة السويس ص ٢٥ .

(٢) الوثائق المنشورة - الميكروسلم - No. 74, de Prokesch a Buol de Constantinople, le 10 Janvier 1856.

إلى الأستانة أن يسعى هذا الأخير لدى حكومة الباب العالي لإفئاعها بإصدار موافقتها على المشروع .

ويذكر (دى لسيبس^(١)) أن (سعيداً) احتتمع (أدهم) في وجوده وأبلغه التعليمات التي يجب عليه اتباعها أثناء مساعيه في الأستانة وتتلخص هذه في أن يبين لحكومة الباب العالي أن إصدار موافقتها على المشروع سوف ينهض دليلاً قوياً على عزم الدولة العثمانية على الاحتفاظ باستقلالها الداخلي (أي عدم خضوع الدولة في شئونها الداخلية الخاصة بولاياتها لتدخل دولة من الدول الأجنبية) وأن ذلك أمر لا يمكن أن يلقى معارضة من جانب أي دولة من الدول الأوروبية التي تحارب من أجل المحافظة على الاستقلال الخارجي للدولة العثمانية ، والمقصود بذلك اشتراك الدول في الدفاع عن تركيا في حرب القرم المعروفة وقتئذ .

ولقد كانت الحكومة النمسية تنوى تأييد مساعي (أدهم باشا) في الأستانة حيث قد طلبت من (بروكش Prokesch) سفيرها هناك في ٢٤ ديسمبر عام ١٨٥٥ أن يؤيد المساعي التي كان من المنتظر أن يقوم بها (أدهم باشا) لدى حكومة الباب العالي من أجل الحصول على موافقة تركيا على مشروع حفر قناة السويس^(٢) .

ولسكن الوالي سرعان ما عدل عن إيفاد وزير خارجيته إلى الأستانة بعد أن علم أن الحكومة الفرنسية لم تكن ترى فائدة ترجى من وراء ذلك^(٣) ، طالما أن الحكومة الإنجليزية لاتزال تقف من المشروع موقف المعارضة الشديدة .

Lettre de De Lesseps a M. Thonvenel, Ambassadeur de (١)
France a Constantinople, du Caire le 22 Novembre 1855 .
Lettres, Journal T. I. P. 288-289.
Vienne, 24 Dec 1855, (٢) الأوامر النمسية بدار الوثائق الخارجية
Au Baron Prokesch, a Constantinople.
Hallberg : The Suez Canal .., P. 138 (٣)

موقف الحكومة الانجليزية .

رغم القرار الذى أصدرته اللجنة الدولية فى ٢ يناير ١٨٥٦ وأعلنت فيه أن من الممكن حفر قناة مستقيمة فى برزخ السويس فإن الحكومة الإنجليزية ظلت متمسكة بموقفها فى معارضة المشروع واستمرت تعمل حاهدة للحيولة دون تنفيذه ولذلك كانت تعارض مساعى كل من (سعيد) و (دى لسبس) متدركة بالحجج التى تبدو مناسبة ، فإذا ما دحضت هذه الحجج وانهارت فإنها سرعان ما تجد حججاً أخرى مناسبة تستند إليها فى معارضتها ، وهذه الطريقة استطاعت أن تعرقل تنفيذ المشروع حتى ذلك الوقت .

ولما كانت حجة الحكومة الإنجليزية التى تستند إليها فى معارضة المشروع هى أنه غير ممكن التنفيذ ، فقد انهارت هذه الحجة بعد قرار اللجنة الدولية لدرجة أن (على باشا) الصدر الأعظم أبلغ (لورد ستراتفورد) سفير إنجلترا فى الاستانة بأنه صار من الصعب على حكومة السلطان الاستمرار فى معارضة مشروع القناة لمجرد الاستناد إلى أسباب فنية (١) .

ومع ذلك فقد ظلت الحكومة الإنجليزية تثير المعارضة ضد المشروع لأسباب فنية ، لى تبين للرأى العام الأوروبى عموماً والإنجليز على وجه الخصوص أن تنفيذ المشروع على الرغم مما جاء فى تقرير اللجنة الدولية أمر متكوك فيه ، فأشاعت أن المهندس الإنجليزي (ماكين) عضو اللجنة الدولية لم يكن يؤيد رأى بقية أعضاء اللجنة فى أنه من الممكن تغذية القناة بين البحرين بالمياه الملحة ، وأنه كان من رأى (ماكين) أن تكون تغذية القناة من مياه النيل ، كما أشيع أن تقرير اللجنة الدولية صعب بطريقة جعلت (ماكين) يوافق عليه ويوقعه رغم معارضته لما جاء فيه (٢) .

Husny Le Canal de Suez. . . P. 267

(١)

F O. 78-1340 from John Green to Lord Clarendon, No. (٢)
1, 4 th January 1856, Alexandria

وليس من المعقول أن تكون هذه الإشاعة صحيحة ، ولكن الهدف من إطلاقها كان إثارة الشكوك في القرار الذي اتخذته اللجنة الدولية^(١) .

ولقد حاولت الحكومة الإنجليزية دحض رأى اللجنة وإثبات خطئها فأصدرت الأميرالية البريطانية أوامرها إلى السفينة (تر تاروس Tartarus) بقيادته الكابتن (مانسل Mansell) للقيام بقياس الأعماق في الخليج البيلوزى ، ورغم تكتم الحكومة الإنجليزية فقد استطاعت صحيفة (ديلي بوست Daily Post) التي تصدر في ليفربول أن تنشر هذا الخبر ، وقد استمرت السفينة (تر تاروس) تقوم بمهمتها في الخليج البيلوزى في الفترة من ٢٥ أبريل سنة ١٨٥٦ حتى ٥ يوليو من نفس السنة ، وبالرغم من أن الدراسات التي قام بها الكابتن (مانسل) لم تستطع أن تهدم النتائج التي أعلنتها اللجنة الدولية^(٢) بدليل تلك الخريطة التي طبعها (مانسل) فيما بعد في عام ١٨٥٨^(٣) فقد حاولت الحكومة الإنجليزية أن تدخل في روع لحكومة العثمانية أن الأبحاث التي قام بها (مانسل) في الخليج البيلوزى خلال هذه العشرة الأسابيع أثبتت بطريقة مؤكدة أنه من المستحيل إنشاء ميناء على الطرف الشمالي للقناة المستقيمة^(٤) .

ولم تكف الحكومة الإنجليزية بذلك بل انتهزت فرصة اعتزام (سعيد باشا) إيفاد وزير خارجيته (آدم باشا) للسعى لدى حكومة السلطان لإصدار موافقتها على المشروع فطالب من سفيرها في الاستانة أن يستمر في معارضة المشروع لدى حكومة الباب العالي ولكن على أساس آخر وذلك بأن يتذرع في هذه المرة

(١) وما يكذب هذا الادعاء أن ما كليب استمر محضر جلسات اللجنة الدولية في باريس لأعداد التقرير النهائي المفصل ولو كان مارص بقية اللجنة لا تمتع عن الحضور .

(٢) F. O. 352-44 Alexandria, July 2nd 1856, Bruce to Lord Stratford de Redcliffe

Desplaces : Le Canal de Suez, p. 190-191 (٣)

(٤) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق الخارجية F. O. 352-44. Instructions to M. Pisan, from Lord Stratford, de Redcliffe, August, 8 th. 1856, Extract.

بحجة سياسية ؛ فبين الحكومه العثمانية أن مثل هذه القناة إذا ما حفرت سوف تشجع أى وال فى مصر على أن يتخلص من تبعيته للسلطان وأن يعلن استقلاله عن الدولة العثمانية فيصبح بقاء الرابطة التي تربط مصر بالدولة العثمانية رهناً بمشيئة الوالى وبواياه ، وأن من الممكن أن تسنح فرص عديدة تشجع الوالى على الاستفادة من التسهيلات التي تهيئها له القناة لتحقيق أغراضه سواء أكان ذلك من تلقاء نفسه أم بإيعاز وتشجيع من جهات أخرى (١) .

وقد أبدى الصدر الأعظم اقتناعه بوجهة نظر الحكومة الإنجليزية بخصوص الاخطار السياسية التي سوف تحدث بالامبراطورية العثمانية نتيجة حفر القناة ، وأعلن أن حفر هذه القناة سوف يكون بمثابة « إنشاء مضيق ثالث فى أراضي الدولة العثمانية » ، وأن الدولة لا يمكن أن تترك مفتاح هذا المضيق فى يد أحد رعاياها (٢) .

ولمى جانب ذلك استمر (بروس) القنصل الإنجليزي فى مصر يبذل محاولاته لإقناع (سعيد) بالتخلي عن المشروع على أساس أنه سوف يتكلف نفقات باهظة ، إلا أن (سعيداً) ظل على تمسكه بالمشروع لدرجة أنه كان يفكر فى السفر شخصياً إلى الاستانة لى يطلب بنفسه من السلطان الموافقة على المشروع ، وكان السفير الإنجليزي فى الاستانة — كما جاء فى رسالته إلى حكومته فى ٢٥ أغسطس ١٨٥٦ يشك فيها إذا كان وزراء الدولة العثمانية سيجدون لديهم الشجاعة الكافية لمعارضة المشروع صراحة فى مواجهة (سعيد) (٣) .

ولذلك فقد أمرت وزارة الخارجية الإنجليزية فطلبت من لورد (ستراتفورد) أن يقابل السلطان العثمانى كي يوضح بين يديه اعتراضات الحكومة

(١) F. O. 78-1340 Lord Clarendon to Lord Stratford de Redcliffe, No. No. 78, 21 st January 1856

(٢) Ibid, from Stratford to Clarendon, Therapia, April, 13 th. 1856, Seifed-Dean.... P. 52

Hallberg, P. 144

(٣)

الانجليزية على مشروع القناة ، وحق يبين له أن كل ما يصبو إليه (سعيد باشا) (ودى لسبس) إنما هو شق قناة واسعة وعميقة بحيث يمكن الدفاع عنها وبحيث تعترض الطريق الذى يؤدى من سوريا إلى مصر ، وذلك لتمكين المصريين أو أية قوة فرنسية صغيرة من الوقوف فى وجه أى جيش قادم من سوريا إلى مصر^(١). ولم يقتصر نشاط الحكومة الانجليزية فى معارضة المشروع على القاهرة والآستانة ، بل وجهت اهتمامها كذلك إلى باريس فحاول لورد (كلارندون) وزير الخارجية الانجليزية أن يقنع الحكومة الفرنسية بمعارضة مشروع القناة أو على الأقل بالتدخل عن تأييده ، فطلب من لورد (كاولى) ، السفير الانجليزى فى باريس أن يبلغ الحكومة الفرنسية أن تبذير وإلى مصر وإسرافه فى مساعدة (دى لسبس) لتنفيذ المشروع سوف لا يدع له فى حوائثه مالا يكفى لإداء الجزية للسلطان العثمانى ، وكانت الحكومتان الانجليزية والفرنسية تهتمان اهتماما كبيرا بأداء هذه الجزية على اعتبار أنها تؤلف جزءا من ضمان الديون العثمانية^(٢).

التقرير المفصل للجنة الدولية :

غادرت اللجنة الفرعية مصر وعادت إلى أوروبا فى أواخر يناير عام ١٨٥٦ بعد أن انتهت رحلتها فى برزخ السويس وبعد أن قدمت تقريرها الموجز إلى والى مصر ولم تلبث اللجنة الدولية أن شرعت فى وضع تقريرها النهائى المفصل الذى وعدت بتقديمه بعد بضعة أشهر إلا أن هذا التقرير لم يتم لإعداده إلا فى أواخر عام ١٨٥٦ بعد أن قامت اللجنة بتنظيم جميع المعلومات التى حصلت عليها ومناقشة المشروع الذى سيتضمنه التقرير .

وبدأت اللجنة الدولية عملها فاجتمعت فى باريس فى ٢٣ يونيو عام ١٨٥٦

F. O. 78-1489, F. O. to Stratford, September, 24 th. 1856, (١)
F. O. 78-1340, No. 1042, Clarendon to Stranford, Sep. 9 th. 1856,
Hallberg, P. 144-145
F. O. 78-1340 No 1532, from Clarendon to Cowley, (٢)
December, 24 th. 1856

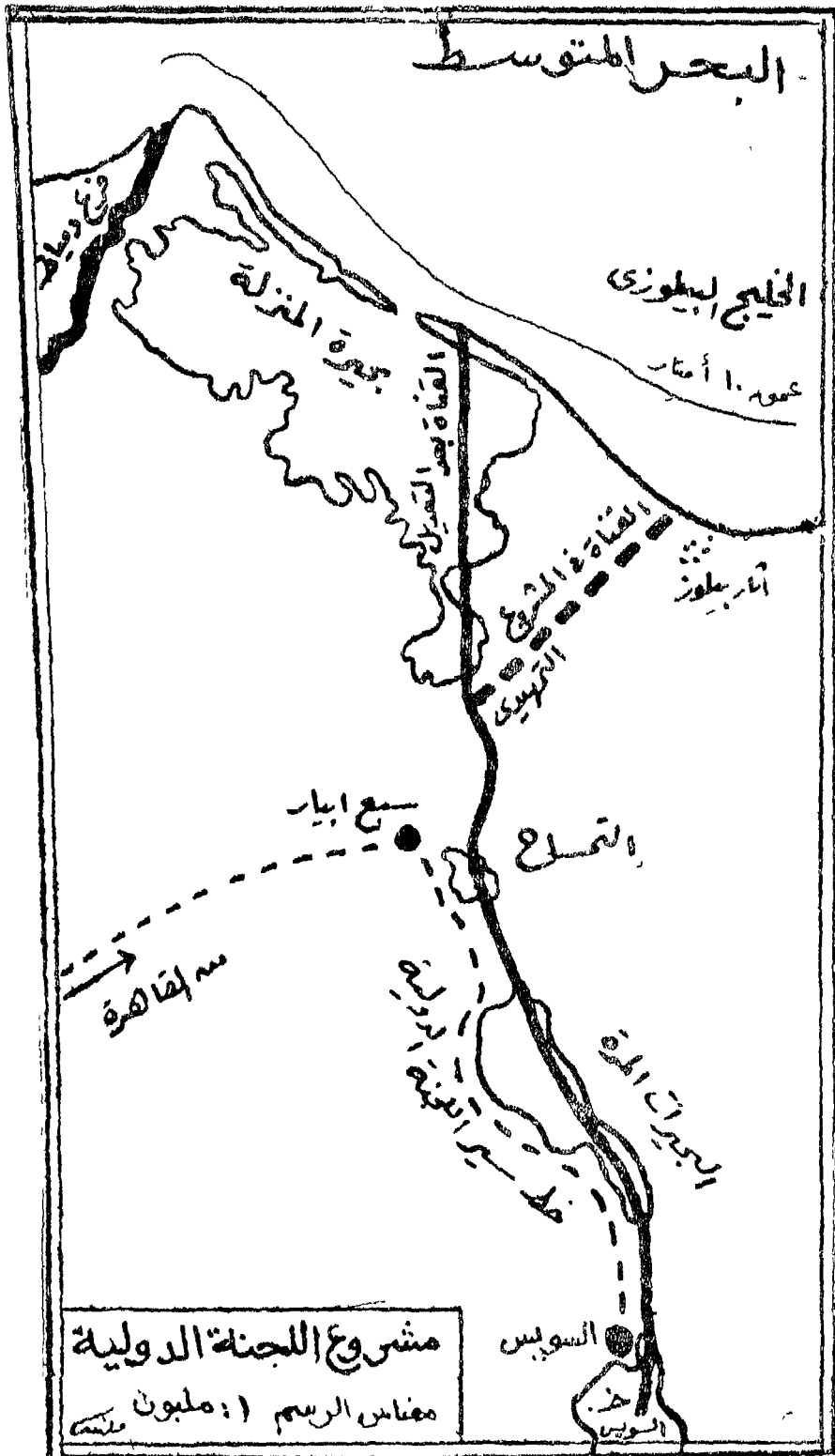
لمناقشة الأسس التي سيقوم عليها التقرير المفصل ، وتوالت الاجتماعات بعد ذلك وكان يحضرها كل من (كونراد) وكابتن (هاريس) و (جوريس) و (لنتزه) و (ليبسو) و (ماككن) و (تسارلز مابى) و (منتسينو) و (نجريللى) و (باليوكابا) و (ربنو) و (وندل) و (ريجودى جنوي) و تولى (كونراد) رئاسة اللجنة متلماً كان يتولى رئاسة اللجنة الفرعية ، كما تولى (ليبسو) سكرتيرتها كذلك يساعده فيها العضو الانجليزى (مانفى) لإرضاء المصالح الانجليزية^(١).

ولقد سارت اللجنة الدولية فى تقريرها المفصل على نمط معظم التقارير التي سبق وضعها عن مشروع توصيل البحرين مثل تقرير (لوبير) أيام الحملة الفرنسية وتقرير جمعية دراسات قناة السويس عام ١٨٤٧ فبدأت برسم صورة موجزة لبرزخ السويس وظروفه الطبيعية وأشارت على وجه الخصوص إلى ذلك المنخفض الطولى الذى يمتد عبر البرزخ بين الشمال والجنوب ويضم البحيرات المره وبحيرة التمساح ، ثم ذلك المنخفض الأفقى — وادى طوميلات — الذى يمتد عمودياً على المنخفض الأول بحذاء بحيرة التمساح فيصل برزخ السويس بأراضى الدلتا . وخلصت اللجنة من ذلك إلى أن الظروف الطبيعية لبرزخ السويس تحدد الاتجاه الذى يجب أن تتخذة القناة بين البحرين ألا وهو الاتجاه المباشر ، ونددت به يقول بغير ذلك ، « ورغم هذه الاعتبارات الواضحة التي تلفت — لأول وهلة — نظر كل من يزور منطقة البرزخ نعجب إذ يحاول البعض أن يجد المسألة حلاً آخر هو أكثر تعقيداً ودون أن يدرك أن هذا الحل يكاد يكون فى حكم المستحيل » .

ثم أخذ التقرير فى مناقشة المشروعات المختلفة التي سبق وضعها لتحسين الاتصال بين البحرين ابتداء من مشروع (لوبير) ، وكان رأى اللجنة فى مشروع الأخوين (بارو) أنه « يبدو أن واضعيه لم يدرساه دراسة جدية » . كما ناقش التقرير مشروع (بولان تالابر) ، ورغم ما أبدته اللجنة من إعجاب بالمشروع إلا أنها رفضته ولم تأخذ به واعتبرت أن كل هذه المشروعات (غير المباشرة) قد ارتكبت خطأ كبيراً فى أنها أرادت أن تربط البحرين عن طريق النيل فتسبب بذلك اضطراباً للنظام المائى فى الوجه البحرى ، ولذلك استبعدت اللجنة فكره

أى مشروع غير مباشر وتمسكت بالمشروع المباشر حيث كانت ترى أن المشروعات غير المباشرة جميعاً تنطوى على صعوبات لا يمكن التغلب عليها سواء "فما يختص بالنظام المائى فى مصر أو فما يختص بطريقة عبور النيل ، بينما المشروع المباشر تتمثل فيه سهولة عظيمة فى التنفيذ و ضمانات كافية لسلامته علاوة على أن القناة المستقيمة أفصر بكثير من القناة غير المباشرة ، لدرجة أن اللجنة الدولية ذهبت إلى حد القول بأنه إذا لم يكن من الممكن تنفيذ مشروع القناة المستقيمة فإنه من الأفضل الامتناع نهائياً عن توصيل البحرين بقناة ملاحية لأن المشروعات الأخرى ليست عملية ولا مفيدة بأى حال من الأحوال (١).

ولما كانت اللجنة الدولية قد رفضت مشروع القناة غير المباشرة رفضاً باتاً واعتبرت أن القناة المباشرة هى الحل الطبيعى السليم الذى توحى به الظروف الطبيعية لبرزخ السويس نفسه فقد حددت اللجنة فى تقريرها النهائى المفصل خط سير القناة عبر البرزخ وكان اتجاه القناة يتفق مع مارسمه (لينان) و (موجيل) فى المشروع التمهيدى مع تعديل بسيط ، فرأت اللجنة أن تبدأ القناة من السويس وتسير فى اتجاه يكاد يكون شمالياً تماماً مسافة عشرين كيلو متراً تقريباً حتى تصل إلى حوض البحيرات المرة ؛ ثم تعبر القناة هذه البحيرات وتخرج من حافتها الشمالية فتقطع تل (سيرا بيوم) إلى بحيرة التمساح ، وبعد أن تعبرها تسير بمحاذاة الضفة الشرقية لبحيرة المنزلة حتى تصب فى الخليج البيروزى ، ولكن اللجنة الدولية رأت نقل مصب القناة فى البحر المتوسط من المكان الذى حدده المشروع التمهيدى (أمام أطلال بيلوز) مسافة تبلغ نحو ثمانية وعشرين كيلو متراً ونصف إلى الغرب ، حيث كان من رأى اللجنة أن (لينان) و (موجيل) — وقد اعتمدا على مقاييس الاعماق التى أجريت عام ١٨٤٧ — قد جعلوا مصب القناة أمام أطلال بيلوز ولم يفتنوا إلى أن الاعماق المطلوبة تتوفر فى موضع آخر أقرب إلى الشاطئ. وذلك بعد المقاييس التى أجراها (لاروس) و (ليبسور) فى الخليج البيروزى فى أواخر عام ١٨٥٥ وهى المقاييس التى أثبتت أنه أمام بيلوز — حيث وضع (لينان) و (موجيل) منفذ القناة على البحر المتوسط — لا تتوفر



عمق ثمانية أمتار — وهو العمق المطلوب للقناة — إلا على بعد ٧٥٠٠ متر من الشاطئ ، بينما يصير هذا العمق أقرب إلى الشاطئ . إذا انتقلنا إلى الغرب حتى إذا وصلنا إلى مكان يبعد ثمانية عشرين كيلوا مترا شمال غربى (أم فرج) فإننا نجد خط عمق ثمانية أمتار لا يبعد عن الشاطئ بأكثر من ٢٣٩٠ مترو يظل كذلك حتى نصل إلى (الجميل) ولإزاء ذلك رأت اللجنة الدولية نقل فتحة القناة في الخليج البيلوزى إلى الغرب من المكان المحدد لها في المشروع التهديدى ، وكان هذا هو التعديل الوحيد الذى أدخلته اللجنة الدولية على هذا المشروع .

ولما كانت اللجنة الدولية قد ناصرت القناة المباشرة وفضلتها على القناة غير المباشرة فقد أخذت اللجنة فى تقريرها المفصل تفند الصعوبات التى كان أنصار القناة غير المباشرة يرون أنها تعوق تنفيذها ، وكانت هذه الصعوبات تتمثل فى احتمال طمر القناة بواسطة الرمال المتحركة ، وصعوبة إيجاد منفذ للقناة على الخليج البيلوزى وإقامة ميناء على هذا المنفذ بسبب ما يجعله النيل من رواسب يلغى بها فى الخليج .

أما فيما يختص بالصعوبة الأولى فقد أعلنت اللجنة الدولية أن الرمال المتحركة التى يعتمد البعض أنها تهدد القناة ماهى إلا وهم وخيال وليس لها أساس من الواقع حيث أنها (أى اللجنة) قد تحققت أنشاء رحلتها فى البرزخ من أن تربة البرزخ كلها ثابتة لا تتحرك ، وليس أدل على ذلك من أن الآثار التى خلفها أولئك الذين طافوا بالبرزخ لدراسة مشروعات توصيل البحرين ظلت كما هى منذ تركوها دون أن يطرأ عليها أى تغيير .

أما صعوبته إيجاد منفذ وميناء للقناة على الخليج البيلوزى فقد أثبتت اللجنة أن ساحل هذا الخليج لم يطرأ عليه هو الآخر أى تغيير على مر القرون واستدلّت اللجنة على ذلك بأنها وجدت آثار بيلوز تبعد عن الشاطئ بنفس المسافة التى كانت تبعد عنها فى عهد (سترابون) ، كما أكدت اللجنة أنها لم تجد أى أثر لرواسب من الطمي على شاطئ الخليج . فقد كانت اللجنة ترى أن النيل — شأنه شأن كل الأنهار الكبرى التى يكون انحدارها بسيطا فى البحرى الأدنى — يلقى عند المصب بكميات كبيرة من الطمي وأخرى قليلة من الرمال ، أما الطمي فإنه يضيع فى وسط الأمواج التى تحمله بعيداً إلى قلب البحر ، وأما الرمال فإنها تعلق وتهبط مع الأمواج

حتى تستقر على الساطئ وتساعد في تكوين ذلك الشاطئ الرملى الصغير وتلك
المكتبان الرملية المتناثرة خلفه ، وهذه هى كل الرمال التى ألقى بها النيل إلى البحر
المتوسط منذ أقدم العصور ، أما الرواسب الحديدية فإنها لا تسد إلا مصب النهر
الذى يزداد بروزه عاما بعد عام ، وهذه الرواسب لا تصل إلى أية منطقة بعيدة
عن المصب ، وهكذا يسقط الاعتراض الوحيد الذى أثير في وجه القناة المباشرة
ولم يعد إيجاد منفذ للقناة على الخليج البيروزى بالأمر المستحيل تنفيذه ، وكل
ما فى الأمر أنه بحسب نقل هذا المنفذ ثمانية وعشرين كيلومترا ونصف إلى الغرب
كما كان عليه في المشروع التمهيدى ، وليس ثمة مبرر للخاوف التى أثيرت حول
إنشاء ميناء على المنفذ الشمالى للقناة (١) .

جهود اللجنة الدولية في الميزان :

وإذ قد انتهت اللجنة الدولية من المهمة التى عهد إليها بها يجدر بنا أن نتساءل
عن قيمة الجهود التى بذلتها اللجنة من أجل المشروع .

لا شك في أن المدة التى أمضتها اللجنة الفرعية في برزخ السويس ودراسته
لم تكن كافية لإنجاز مثل هذه الدراسة الفنية بحيث يمكن الخروج منها بنتائج تدحض
آراء المعارضين لشق قناة بوجه عام وشق قناة مباشرة عبر برزخ السويس على
وجه الخصوص ، فقد غادرت اللجنة الفرعية القاهرة في ١٥ ديسمبر ١٨٥٥ إلى
السويس ، وانتهت مهمتها في الخليج البيروزى في ٣١ ديسمبر كما عرفنا ، أى أن
البحرث التى قامت بها اللجنة لم تستغرق كلها أكثر من أسبوعين وهى فترة قصيرة
إذا قيست بضخامة المهمة الملقاة على عاتق اللجنة ، وإذا فُرِئت بالفترة التى
استغرقتها بحوث كل من المجموعتين النمسية والفرنسية من مجموعات جمعية دراسات
قناة السويس عام ١٨٤٧ ، رغم أن كل مجموعة منهما كانت مكلفة بدراسة منطقة
محدودة من البرزخ ، كما أن الأعمال التى قامت بها السفينة الإنجليزية (ترتاروس)
حلال عام ١٨٥٦ في الخليج البيروزى وحده استغرقت أكثر من شهرين ، إلا أننا

(١) Conrad . Canal de Suez-Etat de la Question, p. 5 Desplaces.
p. 77-123

(٢١ — قناة السويس)

لا نستطيع في الوقت نفسه أن ننكر جدية البحوث التي قام بها المهندسان البحريان (لاروس) و(ليدسو) في الخليج البيلوزي والتي استغرقت شهراً كاملاً . وقد علل (لينان) ^(١) هذه السرعة التي أنجزت بها اللجنة الفرعية مهمتها في البرزخ برغبة (دى لسبس) في الانتهاء من هذه الدراسات قبل بداية العام الجديد والخروج إلى الرأي العام بشيء له أهميته بالنسبة لمشروع القناة وذلك لكي يقضى على التأثير السيء الذي تحدثه الدعايات الإنجليزية ضد المشروع في نهوس الرأي العام الأوروبي عامة والإنجليز خاصة ، وحتى يرى العالم أن ثمة دراسات جدية تجرى من أجل تنفيذ المشروع فلا تنطفيء جذوة حماسه واهتمامه « ونتيجة لهذه السرعة كانت دراسة اللجنة في منطقة البرزخ تكاد تكون ارتجالية » ^(٢) .

فكيف إذن استطاعت اللجنة أن تنجز مهمتها وتصل إلى النتائج التي تضمنها التقريران اللذان أصدرتهما ؟

لقد كانت اللجنة الفرعية أثناء رحلتها في البرزخ تستند — في الواقع — إلى معونة شخصية لها قيمتها وأهميتها بالنسبة لمشروع توصيل البحرين ، تلك هي شخصية (لينان دى بلفون) الذي أمضى سنوات طويلة في دراسة البرزخ حتى أصبح يعرفه شبراً شبراً على حد قول (دى لسبس) ، ووضع (لينان) أكثر من مشروع لتوصيل البحرين المتوسط والآخر ، وقد استفادت اللجنة الدولية في عام ١٨٥٥ من (لينان) أثناء رحلتها في البرزخ ، وهو الذي وضع — بالاشتراك مع (موجيل) — المشروع التمهيدى الذي كانت اللجنة تسير على هدايه ، كما رافقها ومعه خططه وأبحاثه ورسوماته فكان يشرح الأعضاء كل مكان يرتادونه في البرزخ

(١) Linant Memoires Sur le Principaux Tr 245

(٢) وقد لاحظ (المان) ذلك أثناء مرافقته للجنة في رحلتها عبر برزخ السويس فذكر أنه عند ما حلق باللجنة في السويس وجد أن أعضاءها قد عادوا لتوهم من رحلة قاموا بها على المحدى السفن الصغيرة في خليج السويس ، ورأى (لينان) أن هذه الرحلة لا يمكن أن تأتي بفائدة حيث لم تسعري أكثر من نصف يوم ولم يكن مع أعضاء اللجنة خلالها من يرشدونها ، وبدكر (لينان) أنه تحدث مع أحد أعضاء اللجنة في ذلك فأخبره هذا بأنهم كانوا يسفرون فعلاً على غير هدى وأهم لذلك لم يخرجوا من هذه الدراسة بنجاح لها قيمتها :

Memoires Sur les Principaux, P 242-243

وما كانت اللجنة تستطيع السير دون إرشاده فلم يكن معظم أعضائها يعرفون شيئاً عن المنطقة التي كانوا يدرسونها (١) .

وإلى جانب ذلك فقد ظل (لينان) — بعد رحيل اللجنة الفرعية عن مصر في أوائل ١٨٥٦ — يقوم ببعض الأعمال التكميلية في منطقته البرزخ ، كما قام بوضع خط سبر القناة من بحيرة التمساح إلى البحر المتوسط طبقاً للتعديل الذي أدخلته اللجنة الدولية على المشروع التمهيدى ونقلت بمقتضاه منفذ القناة على البحر المتوسط إلى الغرب مما كان عليه في المشروع التمهيدى .

ومع ذلك فإن (لينان) لم ينل ما كان يستحقه من جزاء ، فقد ذكر أن اللجنة الدولية — في الأطلس الذى وصعته لمشروع القناة — أغفلت ذكر اسمه على الخرائط التى وضعها ، بينما كانت خريطة الخليج البياوىزى تحمل لاسم واضعها (لاروس) ، ولم يقف الأمر عند هذا الحد ، بل إننا نجد أن (لينان) بعد أن صار بمقتضى المادة الثامنة من الامتياز الأول مستشاراً هندسياً لشركة القناة ، أراد (دى لسبس) إبعاده عن هذا المنصب فقرر أن يكون مقر هذا المستشار في باريس ، واقترح على الوالى أن يتخلى (لينان) عن هذا المنصب بدعوى الاستفادة من إقامته في مصر على أن يعهد إليه بدلا من ذلك بمهمة الإشراف على العمال وإدارة الأعمال التى تأمر بها الشركة فتصبح مهمته مجرد تنفيذ أوامر الشركة ، وقد نصت على ذلك المادة الثانية والعشرون من الامتياز الثانى .

وهكذا نجد (دى لسبس) يحدد فضل (لينان) على مشروع القناة مثمناً ججده من قبل فضل السان سيمولين وجمعية دراسات قناة السويس .

الفصل الثاني عشر
الامتياز الثاني

الامتنياز المشاق

عرض وتحليل لمواد الامتياز الثاني :

على أثر إعلان اللجنة الدولية تقريرها الموجز في ٢ يناير عام ١٨٥٦ وهو التقرير الذي أعلنت فيه أن مشروع توصيل البحرين ببناء مستقيمة مشروع سهل ولا تعترض تنفيذه صعوبات يتعذر التغلب عليها أصدر والى مصر إلى (دى لسبس) الامتياز الثاني في ٥ يناير ١٨٥٦ . ويتكون هذا الامتياز (١) م ، ثلاث وعشرين ، مادة ولذلك فهو أكثر تفصيلا وإيضاحا من الامتياز الأول . وقد أشارت ديباجة هذا الامتياز الثاني إلى الهدف من إصداره ، فذكرت أن (دى لسبس) سعى على الوالى أنه ومن أجل إنشاء الشركة المذكورة في الأوصاف وبالذات ، وطلى تتبع عادة في تكوين مثل هذه الشركات لا بد وأن تعدد مضاميا وبصوره أو في وأ أكثر تفصيلا الشروط والالتزامات التي ستخضع لها عمدة الشركة ، م ، ناهية ، ثم الامتيازات والتمهيلات التي ستمنح لها لتيسر أعمالها من ناحية أخرى .

وتنقسم مواد الامتياز الثاني قسمين : الأول ويتألف من المواد التسع الأولى وقد أوردتها الامتياز تحت عنوان ، الإلتزامات ، أى الواجبات التى ألهى على عاتق شركة القناة القيام بها .

أما القسم الثاني فيضم الأربع عشرة مادة الباقية وقد وردت تحت عنوان
الامتيازات، أى التسهيلات التى منحت للشركة. وتنبس المادة الأولى من باب
الالتزامات على أن تتعهد الشركة المنشأة بمقتضى امتياز ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ بأن

(١) الأوربان المركبة ، دوسيه ٣ ١٥-١٤

سورة الان المومن الرخص بإنشاء خليج السويس الكبير والجمهورية العربية السورية
على الواجبات والمهدات التي في ان عمل بها في هذا الان (٢٦) مع تاني ١٢٧٢ هـ
٥ (١٨٥٦)

تقوم — على حسابها وتحت مسئوليتها — بجميع الأشغال اللازمة لإنشاء :

- ١ — قناة صالحة للملاحة السفن الكبيرة فيما بين السويس والخليج البيلاوى .
- ٢ — ترعة للرى والملاحة النهرية تربط نهر النيل بالقناة البحرية السابقة .
- ٣ — فرعين للرى والتغذية يتفرعان من الترعة السابقة ويتجه أحدهما إلى السويس والآخر إلى الفرما .

وقد نصت هذه المادة كذلك على أنه ما لم يقيم عائق لظرف فاهر فإنه يجب الانتهاء فى حلال ست سنوات من هذه الأعمال التى أحازت المادة الثانية للشركة القيام بها بمعرفة أو بواسطة مقاولين ، على أن يكون — فى أى الحالات — أربعة أحماس العمال الذين يقومون بهذا العمل من المصريين .

وفى حدود المواد من ٣ — ٧ مواصفات القناة بين البحرين وترعة الماء العذب واتجاه كل منهما ، هذا إلى جانب تكليف الشركة بإنشاء ميناء على الخليج البيلاوى وتحسين ميناء السويس .

أما المادة الثامنة فقد نصت على أنه يجوز لأصحاب الأراضى المقيمين على ضفاف القنوات والترع التى تنشئها الشركة ويرعون فى رى أراضيهم من مياهها أن يحصلوا على تصريح بذلك من الشركة مقابل دفع رسم يتفق عليه ، وقد نصت المادة السابعة عشرة على أن يكون هذا الرسم متناسبا مع كمية المياه المأخوذة ومساحة الأراضى المروية على أن تحدد الشركة تعريفة لذلك (١) .

أما باب الامتيازات فقد نصب أولى مواد (وهى المادة ١٠ عموما من مواد الامتياز) فى الفقرة الأولى على أنه من أجل إنشاء القنوات وملحقاتها المشار إليها فى باب الالتزامات نعطى الحكومة المصرية للشركة حق استغلال جميع الأراضى اللازمة لذلك والتى لا تكون مملوكة للأفراد وذلك بدون أن تؤدى الشركة عنها أية ضرائب . كما منحت الشركة بمقتضى الفقرة الثانية من هذه المادة حق استغلال الأراضى غير المنزرعة فى ذلك الوقت والتى لم تكن ملكا للأفراد ، فتقوم الشركة

(١) سبق مبافشة هذه المسألة فى الحديث على الاميار الأول (الفصل الثامن) .

بريها وزراعتها بمعرفتها وعلى نفقتها ، على أن تعفى من الضرائب مدة عشر سنوات ابتداء من تاريخ استغلالها ، وبعد انتهاء هذا الأجل تخضع هذه الأراضي طوال المدة الباقية من فترة الامتياز للالتزامات والضرائب التي تكون خاضعة لها الأراضى المماثلة في المديرية الأخرى في مصر .

ولإذا كانت المادة العاشرة قد منحت الشركة حق الاستيلاء على الأراضي الحكومية فإن المادة الثانية عشرة قد أهدرت حقوق الأفراد أصحاب الأراضي إذ أباحت للشركة الاستيلاء على أراضيهم التي ترى الشركة ضرورتها لتنفيذ الأعمال اللازمة ، وتركهم تحت رحمة الشركة في تقدير التعويض لهم حيث نصت هذه المادة على أن يتم — بطريقة ودبة كلما أمكن ذلك — دفع التعويضات عن نزع ملكية هذه الأراضي ، أما إذا نشأ نزاع حول التعويضات فتتولى هيئة تحكيم تتكون من ثلاثة أعضاء أحدهم يمثل الشركة وآخر يمثل أصحاب الارض وثالث تعيينه الحكومة المصرية ، وتكون قرارات هيئة التحكيم نافذة في الحال وسواء قابلة للطعن () .

وبما يؤخذ على هذه المادة أنها — علاوة على إهدار حقوق الأفراد — للشركة وحدها أمر تقدير ضرورة نزع ملكية هذه الأراضي .

وقد أعطت الحكومة للشركة بمقتضى المادة الثالثة عشرة الحق — طوال مدة الامتياز — في استخراج المواد اللازمة لها من مناجم الدولة ومخارجها ، وإعفاء ما تستورده الشركة من الخارج من آلات ومواد من جميع الرسوم الجمركية .

أما المادتان الرابعة عشرة والخامسة عشرة من الامتياز الثاني فقد اختصاصتا بحرية الملاحة في القناة ، إذ نصت أولاهما على أن « القناة البحرية العظيمة من السويس إلى الفرما والموانئ المتصلة بها مفتوحة على الدوام كمنحى محايد لجميع السفن التجارية التي تعبرها من بحر البحر وذلك بدون تمييز أو نفوس أو شحاس أو الجنسيات ، نظير دفع الرسوم ونفقات الراح الي انضمامها الشرائع العامة واجب الامتياز لاستخدام هذه القناة وموانئها » .

ونصت المادة الخامسة عشرة على أنه « نتيجة المبدأ المقرر في المادة السابقة لا يجوز الشركة العالمية صاحبة الامتياز أن تمنح لاية سفينة أو شركة أو فرد امتيازات أو تسهيلات لا تمنحها لسائر السفن والشركات والأفراد في الظروف المماثلة » .

وحددت المادة السادسة عشرة أجل الامتياز بتسعة وتسعين عاما تبدأ من افتتاح القناة البحرية الملاحية (١) ، وقد نصت هذه المادة كذلك على أنه عند انتهاء أجل الامتياز تستمرى الحكومة على القناة البحرية وجميع المهمات المخصصة للخدمة البحرية بهذه المنشأة بطر دفع فيمنها بعد تقديرها بالطرف الودية أو التحكيم . وأصافت هذه المادة إلى ذلك أنه « إذا احتفظت الشركة بالامتياز لمدة أخرى متتالية كل منها تسعة وتسعون عاما فإن حصة الحكومة المصرية المنصوص عليها في المادة الثامنة عشرة وقدرها (١٥ ٪) ترتفع إلى ٣٠ ٪ عن المدة الثانية وإلى ٢٥ ٪ عن المدة التي تليها وتظل هذه النسبة ترتفع بمقدار ٥ ٪ عن كل مدة على ألا تتجاوز هذه الحصة ٣٥ ٪ من الأرباح الصافية للشروع . ويلاحظ أن هذه الفقرة الأخيرة وضعت على سبيل الإغراء بتجديد الامتياز مما يدل على أن الشركة كانت تبيت النية منذ البداية لكي تظل محتفظة بوضعها قرونا عديدة ، لولا أن مصر قضت على هذه المحاولة ولم تعد القناة إلى مصر في الموعد الذي ينتهى عنده أجل الامتياز فقط بل وقبل هذا الموعد بإثني عشر عاما على اثر قرار تأمين شركة قناة السويس الذي اتخذته الحكومة المصرية في ٢٦ يوليو عام ١٩٥٦ .

وتعرضت المادة السابعة عشرة لمسألة الرسوم على الملاحة في القناة ، فنصت على أنه « من أجل تعويض الشركة عن نفقات الإنشاء والصيانة والإدارة ، سمحنا لها من الآن وطوال مدة الامتياز ، بأن تفرض وتحصل رسوما على الملاحة ونظير إرشاد السفن وسحبها ورسوها أثناء مرورها في القنوات والموانئ المتصلة بها وذلك على أساس تعريفه يكون للشركة حق تعديلها في أى وقت على شرط :

١ — أن تحصل تلك الرسوم من جميع السفن بدون استثناء أو تمييز .

(١) ولما كانت القناة قد افتتحت في ١٧ نوفمبر عام ١٨٦٩ فقد كان من المقرر انهاء أجل الامتياز في ١٦ نوفمبر عام ١٩٦٨ ، لولا أن الحكومة المصرية أصدرت قرارها بأمام شركة قناة السويس في ٢٦ يوليو ١٩٥٦ .

٢ — أن تعلن هذه التعريفة قبل تطبيقها بثلاثة أشهر في عواصم البلاد التي يهملها الأمر وفي أهم موانئها التجارية .

٣ — ألا يتعدى الرسم الخاص بالملاحة عشرة فرنكات عن كل طن بحرى من حمولة السفن وعن كل فرد من الركاب .

ويذهب البعض (١) إلى القول بأنه لما كان فرص الرسوم يعتبر من أعمال السيادة فإن تنازل الدولة عنه للشركة باطل لمخالفته للنظام العام . إلا أنه يلاحظ أن الحكومة المصرية لم تتنازل تماما عن حقها ولكنها وضعت حداً أقصى لهذه الرسوم وبذلك قيدت حق الشركة في فرص الرسوم ، كما نصت المادة نفسها على وجوب المساواة بين سفن جميع الدول في دفع هذه الرسوم .

ثم تناول الامتياز الثانى مسألة أرباح الشركة ، فنصت المادة الثامنة عشرة على أنه « في مقابل الاراضى الممنوحة للشركة والامتيازات الأخرى المعطاة لها بموجب المواد السابقة فإننا (الوالى) نحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحصة قدرها (١٥٪) من صافى الأرباح السنوية » .

أما المادة التاسعة عشرة فتختص بالأعضاء المؤسسين إذ نصت على أن تحدد بمعرفة الحكومة المصرية قائمة الأعضاء المؤسسين الذين ساهموا بأعمالهم أو دراساتهم أو رؤوس أموالهم في تنفيذ المشروع قبل إنشاء الشركة ، وتخصص حصة قدرها ١٠٪ من صافى أرباح المشروع لهم أو لورثتهم (٢) .

ولم يمكن العثور — ضمن الوثائق المصرية — على قائمة الأعضاء المؤسسين ، ورغم ما أبداه (دى لسبس) من عناية بنشر الوثائق الخاصة بمشروع قناة السويس فإنه لم ينشر قائمة الأعضاء المؤسسين (٣) .

وقد عين (دى لسبس) — بمقتضى المادة العشرين — مديراً لشركة القناة بصفته أول المؤسسين . وذلك لمدة عشر سنوات من بدء الامتياز .

وفي المادة الحادية والعشرين وعد الوالى شركة القناة بمعونة الحكومة المصرية

(١) دكتور مصطفى الحساوى . شاه السوس ومسكاتها المعاصرة ~ ١ ص ٢٠١

(٢) Voisin, T. I, P. 64

(٣) Sammaico : Precis ..., T. IV, P 92

وموظفيها كما وضع مهندسيه (ليمان) و(موخيل) تحت تصرف الشركة لإدارة ما تأمر به من أعمال ومباشرة الرقابة العليا على العمال وتنفيذ اللوائح الخاصة بسير العمل .

وحاء في حتام الامتياز أنه ، نظراً لأن الامتياز الممنوح للشركة العالمية لقناة السويس البحرية يجب أن يصادق عليه جلالة السلطان ، فإنني أرسِلُ إليكم هذه الصورة الرسمية لكي تباشروا لإنشاء هذه الشركة من الناحية المالية ، أما أعمال الحفر في البرزخ فيمكن للشركة أن تبدأ فيها عندما تصدر موافقة حكومة السلطان (١) .

(١) وفي نفس الوقت الذي أصدر فيه (سعيد) الامتياز الثاني وافق على الاتحفا الداخلية (النظام الأساسي) لشركة القناة ، وتتكون من أحد عشر باباً ونصم مائياً وسعين مادة ، اختص الباب الأول بمواده المجلس بدعوة الشركة وأعراسها ومركزها بالاسكندرية ومقرها الإداري في باريس وكذلك بمدة امتيازها . واختص الباب الثاني بمواده الثمانية عشرة برأس مال الشركة تحدده مائتي ملبون فرنك موزعة على أربع مائة ألف سهم قيمة كل منها خمسمائة فرنك ، كما حدد طريقه الدفع ، أما الباب الثالث فقد اختصت بمواده الثلاث عشرة بمجالس إدارة الشركة ومن على أن يدير الشركة مجلس مكون من اثنين وثلاثين عضواً يمثلون الدول الرئيسية صاحب المصلحة في المشروع ، وتعين الجمعية العمومية للمساهمين أعضاء مجلس الإدارة لمدة ثماني سنوات وتنعاً لذلك يحدد من الأعضاء سببياً ، كما يقرر أن يختار مجلس الإدارة كل سنة رئيساً وثلاثة وكلاء ، وأن يجمع مجلس الإدارة مرة على الأقل كل شهر وينصدر قراره بأعليه أصوات الحاضرين ، ولماذا تعادلت الأصوات كان صوب الرئيس هو المرجح .

واختص الباب الرابع بمكون لجنة للإشراف من رئيس مجلس الإدارة وأربعة من الأعضاء ويجتمع مرة كل أسبوع على الأقل . وتناول الباب الخامس تشكيل الجمعية العمومية للمساهمين واجتماعاتها وقراراتها ، واختص الباب السادس والسابع بمجالات الشركة وأرباح الأسهم ، والباب الثامن ببيان المسائل القضائية والمنازعات ويقرر في الباب التاسع أن يندب الحكومة المصرية مندوباً خاصاً لدى مركز الشركة الإداري في باريس بحق له الاطلاع على أعمال الشركة للاطلاع مدى تنفيذ شروط الامتياز . أما الباب العاشر فقد حدد مجلس الإدارة الأول وذلك خلال فترة أعمال الحفر ولمدة السنوات الخمس التالية لافتتاح القناة للهالحة ، وكان هذا المجلس يتكون من (دي لانس) رئيساً وأحد عشر عضواً آخرين هم ، روسبيرز ، كوبراد ، ما كلين نجر بالي ، رمو ، لبيسو ، روفوللا ، بالوكابا ، ريدل ، ليتزه وهارس .

(الأوراق الرسمية ، ترجمة اللاتحة البركية المودعة بالمقام ٣ - ١٥ - ٤ في ٢٦ ربيع الآخر ١٢٧٢ هـ - ٥ سابر ١٨٥٦ م) .

وبما يؤخذ على الامتياز الثانى أنه حرم مصر وحكومتها من بعض الحقوق التى تفررت لها فى الامتياز الأول ، فبينما نصت المادة الثانية من الامتياز الأول على حق الحكومة المصرية فى أن تعين دائماً مدر شركة القناة نجد أن الامتياز الثانى ألغى هذا الحق حيث نصت المادة الثالثة من اللائحة الداخلية (النظام الأساسى) للشركة والمرفقة بالامتياز الثانى على أن تعين مدر الشركة من اختصاص مجلس الإدارة . وفضلاً عن ذلك فإنه بينما كانت المادة الرابعة من الامتياز الأول تنص على أنه من حق الحكومة المصرية أن تنشئ على حسابها ما ترى لإنشاء من تحصينات فى منطقة القناة فإننا نجد أن الامتياز الثانى قد أغفل مسألة التحصينات إغفالاً تاماً ، وليس أدل على فداحة هذا الإغفال وجسامته خطره من أن الجيوش الإنجليزية التى جاءت لاحتلال مصر فى عام ١٨٨٢ عدلت عن غزو البلاد من جهة الإسكندرية وأتت لغزوها من الجهة الشرفية لخاوها من التحصينات (١) .

إلا أنه مهما قيل فى تصوير نقائص الامتياز الثانى وعيوبه فقد كانت المسائل تلمت النظر فى هذا الامتياز خصوصاً مسائل ثلاث :

استخدام العمال المصريين والتنازل عن بعض الأراضى للشركة ثم موضوع الحياض .

العمال المصريون :

حاء الامتياز الأول خلواً من أية إشارة لمسألة استخدام العمال المصريين فى حفر القناة ، ووحدت الحكومة الإنجليزية فى ذلك حجة تستند إليها فى معارضة المشروع ولكى تثير المخاوف فى دوائر الحكومة العثمانية أو ضجت الحكومة الإنجليزية أن استقدام عدد كبير من الأجانب والفرنسيين على وجه الخصوص إلى منطقة القناة لتنفيذ الأعمال التى يتطلبها المشروع يشكل خطراً جسيماً على مستقبل الإمبراطورية العثمانية حيث لا تلبث الحكومة الفرنسية أن تستخدم الجالية الفرنسية فى منطقة البرزخ لتنفيذ خططها القديمة لامتلاك مصر أو على الأقل لفصلها عن بقية الممتلكات العثمانية (٢)

(١) Sabry . L'Empire Egyptien Sous Ismail, P. 263-264.

(٢) Rossignol : Le Canal de Suez, Etude Historique, juridique

et Politique, P. 31

وكانت الحكومة الإنجليزية تحسب أن تصير الجالية الفرنسية في منطقة القناة خطراً يهدد مواصلات إنجلترا مع الهند^(١) .

وفي الواقع لقد كان احتمال استخدام عمال أحانب في أعمال الحفر أمراً على حانب كبير من الأهمية والخطورة بالنسبة لمستقبل البلاد السياسى ، حيث أنه في ذلك الوقت كان الأجانب في مصر يعلتسون في ظل الامتيازات الأجنبية وكان من الممكن لو ازداد عددهم في منطقة برزخ السويس أن تصير هذه المنطقة بمنابة مستعمرة فرنسية داخل الأراضى المصرية مما قد يؤدي إلى أن تصبح في النهاية حكومة داخل الحكومة المصرية^(٢) .

ولذلك ورغبة من (سعيد باشا) و (دى لسبس) في القضاء على حجة انجلترا وهدم ادعائها في معارضة المشروع على أساس الخوف من استخدام العمال الأجانب ، وللفضاء على ما صار يساور الحكومة العثمانية من مخاوف بسبب هذه المسألة نص الامتياز الثانى في مادته الثانية على أن يكون أربعة أخماس العمال المستخدمين في تنفيذ المشروع من المصريين .

ولقد كان الهدف من هذا النص سياسياً من ناحية واقتصادياً من ناحية أخرى ، إذ قصد به تخفيف حدة المعارضة الإنجليزية للمشروع وتبديد شكوك الحكومة العثمانية ومخاوفها من أهداف فرنسا السياسية ونوايا سعيد الاستقلالية ، ولقد اعترفت جريده (برزخ السويس) التى كانت تصدرها شركة القناة بأن هذه المسادة كان الغرض منها دفع الاتهامات عن سعيد وتعزيز مركزه ، تلك الاتهامات التى كان يروجها البعض بأنه يرمى إلى حركة إستقلالية أو تعريض أملاك الدولة العثمانية للضياع^(٣) . ومن جهة أخرى كان تقرير استخدام العمال المصريين دون الأوروبيين في تنفيذ المشروع يعود بالفائدة على شركة القناة ذاتها ، حيث كان من مصلحة الشركة أن يكون استخدام العمال الأجانب في أضيق نطاق ممكن ومعتصراً

Hoskins British Trade Routes to India, P 359, Hallberg, (١)

P 166

(٢) دكتور عبد العزيز السامى : السجرة في حجر مساء السويس من ٧

L'Isthme de Suez, No. 120. 6e Année, 15 JUIN 1861, (٣)

P. 199

على الأعمال الفنية الدقيقة التي لم يكن المصريين دراية بها ، فقد كان من المتعذر على الشركة استخدام العمال الأوروبيين على نطاق واسع في تنفيذ المشرع حين أن أجورهم مرتفعة تزيد كثيراً عن أجور العمال المصريين ، والشركة في بادئ عهدها في حاجة إلى توفير والتدبير لا الإسراف والتبذير في النفقات ، هذا إلى جانب فلة إنتاج العمال الأوروبيين بالنسبة للمصريين في مثل هذه الأعمال خدسه مساً وأن الجلو في منطقة البرزخ حار ولم يألفه إلا روميون بنينا استاد عليه المصريون ، كما أن منطقة البرزخ كانت حالية من وسائل الراحة التي اسنادها الأجانب في بلادهم ، ولذلك فإن هذه العسراء بظروفها القاسية ما كانت لتجذب العمال الأوروبيين ، في ذلك الوقت (١) . ولذلك فإنه على الرغم من أن المساعدة التي تقدمت على استخدام العمال المصريين وردت في الامتياز الثاني في باب التامات الشركة إلا أنها في الواقع كانت امتيازاً أكثر منها التزاماً لأنه بدون النص على استخدام العمال المصريين كان تنفيذ المشروع سيصعب ضرباً من المستحيل لأن العمال المصريين كانوا وسعدهم أفدر على تحمل هذا العمل الشاق (٢) .

وقد أراد (دى لسبس) أن يضمن للشركة الحصول على ما تسمح إليه من العمال المصريين فاستطاع أن يقنع الوالي بإصدار وثيقة تتعهد فيها الحكومة المصرية بجمع العمال المصريين للآزمين لأعمال الحفر بعد أن أدخل في روع (سعيد باشا) أن اللجنة الدولية التي عكفت على وضع تقريرها المفصل في أوروبا تريد أن تعرف بطريقة مؤكدة الوسائل التي سوف تحصل الشركة بواسطتها على العمال والأجور التي سيتناولها هؤلاء العمال من الشركة وتكاليف معيشتهم في البرزخ حتى تستطيع اللجنة الدولية تقدير نفقات تنفيذ المشروع تقديرًا دقيقاً في تقريرها المفصل . وقد استجاب (سعيد) لرغبة (دى لسبس) فأصدر من الإسكندرية في ٢٠ يوليو سنة ١٨٥٦ لائحة باسم (لائحة استخدام العمال الوطنيين في أعمال قناة السويس) ، وليس أدل على أن الحجة التي ساقها (دى لسبس) لإقناع (سعيد) بإصدار هذه

(١) دكتور عبد العزيز النواوي : ١١ ١٩٠٠ ١٦

From The Gates of the East, P. 24

(٢)

اللائحة لم تكن سوى حيلة أن تكاليف المشروع في التقرير المفصل للجنة الدوائية لم
تزعير عنها في المشروع التمهيدى^(١) ، أو في التقرير الموجز للجنة الدولية ذاتها .

وفي مقدمة هذه اللائحة^(٢) أوضح (سعيد) الأغراض التي يهدف إليها من
إصدارها وهي ضمان تنفيذ أعمال قناة السويس ثم ضمان حسن معاملة الشركة للعمال
المصريين وأحرار رعاياه مصالح الزراعة وأصحاب الأراضي . ورغم خلو مواد
اللائحة من لفظ السخرة فإن بعض هذه المواد كانت تفيض بمعنى السخرة ، فقد
نصت المادة الأولى من مواد اللائحة الإحدى عشرة على أن « تقدم الحكومة
المصرية العمال الذين سيعملون في أشغال الشركة بناء على الطلبات التي يتقدم بها
مهندس الشركة وطبقاً لاحتياجات العمل » ، وقد كانت هذه المادة بالغة الخطورة
يتحلى فيها فداحة العبء الذي ألقى على الشعب المصري ، فقد كانت مادة مرنة لم
يحدد فيها عدد العمال ، ولم ينص فيها على حد أقصى لعددهم لا يمكن تجاوزه بل
كان تقدم الحكومة للعمال المصريين مرهوناً باحتياجات العمال وتقدير كبير
مهندس الشركة ، وكان هذا — ولا شك — يؤثر مصلحة الشركة على مصلحة
الشعب المصري .

وعلى الرغم من أن المادة الثالثة من اللائحة قد نصت على مراعاة مواسم
الزراعة عند تحديد عدد العمال اللازمين للعمل في أسغال القناة إلا أن (دى لسبس)
لم يقيّد نفسه بهذه المادة بل تجاهلها وتمسك بالمادة الأولى على حساب مصلحة
البلاد^(٣) .

وقد اهتمت المادة الثانية بتحديد أجور العمال ومواعيد سدّادها ومسائل طعامهم
وتوفير الماء اللازم لشربهم ، ورغم أن هذه المادة حددت الأجور على أساس متوسط

(١) دكتور عبد العزيز التناوى ؛ المصدر السابق ص ٣٣ — ٣٥

(٢) Voisin Le Canal de Suez, T. I , P 108, Roux, J. Ch.

L'Isthme et le Canal de Suez, T I , P. 469-471 (Annexe
No. 17)

Salby, P 265

(٣)

الأجور التي تدفع في أعمال العبر إلا أن هذا التحديد كان ينطوي على كثير من الظلم نظراً لما كان يحيط بالعمل في منطقة القناة من ظروف قاسية كالسفر الطويل النشاق وظروف البرزخ نفسه . كما أنه على الرغم من أن هذه المادة نصت على دفع أجور العمال نقداً في نهاية كل أسبوع فقد احتفظت الشركة لنفسها بحق احتجاز أجر خمسة عشر يوماً من كل عامل لضمان عدم تخليه عن العمل ، فإذا استمر العامل في عمله حتى النهاية تسلم المبلغ المحجوز ، أما إذا تخلى العامل عن العمل وعهد إلى الهرب فإن هذا المبلغ يضيع عليه ، وقد أرادت الشركة بهذا الإجراء تلافى ما كانت تتوقعه من هروب العمال من ساحات الحفر قبل انتهاء المدة المحددة لهم ، ولهذا السبب أيضاً فرضت المادة الخامسة من مواد اللائحة عقوبات على العمال الذين يحاولون الهرب ويدل هذا كله على وجود عنصر الإكراه في استخدام العمال المصريين في أعمال الحفر في منطقة القناة . فهم لا يستطيعون ترك ساحة العمل خصوصاً وقد فرضت عليهم حراسة شديدة أثناء سفرهم من بلادهم للحيولة دون هربهم في طريقهم إلى منطقة البرزخ ، كما فرضت عليهم رقابة شديدة في منطقة العمل منعاً للهرب أو التراخي في العمل ، وقد استغلت اللائحة النظام القاسي الذي كان سائداً في مصر وعلى أساسه حددت المادة الثالثة مقطوعة العامل في أعمال الحفر بما كانت تحدده مصلحة الطرف والكبارى في تنفيذ المشروعات العامة .

وتعرضت المادة الرابعة لمسألة المحافظة على الأمن في منطقة القناة فنصت على أن ضباط الحكومة ورجالها الذين يفومرون بأعمال الشرطة في المنطقة إنما يأترون بأوامر كبير مهندسى الشركة ويعملون في حدود تعليماته ، وبذلك صارت السلطات المصرية المحلية في منطقة القناة خاضعة لموظف في شركة القناة (١) .

أما المادة السادسة فقد اهتمت بمساكن العمال ورعايتهم الصحية ، ونصت المادة السابعة على أن تتحمل الشركة مصاريف انتقال العمال من بلادهم إلى ساحات الحفر ، ولم تنص على تحمل الشركة لنفقات عودة العمال إلى قراهم ، ومع ذلك فقد

(١) وقد ظل هذا الوضع قائماً طوال مدة حكم (سميد) وحتى صدر القرار في مارس عام ١٩٦٣ بإنشاء محافظة القناة .

كفت الحكومة المصرية شركة القناة عبء هذه المصروفات وتكفلت الحكومة بنقل العمال على نفقتها في السفن النيلية أو السكك الحديدية (١) .

وهكذا أصبح في إمكان شركة القناة — بفضل هذه اللائحة — الحصول على حشد هائل من العمال يمكن الاعتماد عليه في تنفيذ كافة الأعمال التي يتطلبها المشروع ولذلك كانت هذه اللائحة كسباً كبيراً للشركة حتى لقد استغلها (دى لسبس) أثناء دعايته في انحلاله خلال شهر أبريل عام ١٨٥٧ حيث أوضح أن الشركة لن يعوزها العمال المصريون بل ستحصل عليهم — بكثرة عظيمة وأجور زهيدة (٢) . كما استند إلى اللائحة عند دعوة الجماهير إلى الاكتتاب في أسهم الشركة وعند دعوة الشركات والمهاولين في أورربا إلى التقدم لتنفيذ المشروع ، فكان يابح بلائحة العمال لاغرائهم على التقدم للاشتراك في تنفيذ المشروع (٣) .

ورغم أن لائحة العمال كانت في كل بنودها في مصلحة شركة القناة فإن الشركة لم تلتزم بما جاء فيها وسلكت في معاملة العمال السبيل الذي تمليه عليها مصالحها دون أى اعتبار آخر ، ومن سوء حظ الفلاحين المصريين أن ظروف (سعيد) في ذلك الوقت جعلته ينساق لأطماع الشركة ويلبي طلباتها ، فقد ساهم بما يقرب من نصف أسهم الشركة وكان يعز عليه — كساهم كبير — أن يفشل المشروع بسبب نقص الأيدي العاملة ، خصوصاً وأن (دى لسبس) ألقى في روعه أنه إذا فشل المشروع أو تأخر تنفيذه بسبب عدم وفاء (سعيد) بالتزاماته فإن حملة الأسهم سوف يهون البطالة بتعويضات عما لحق بهم من أضرار ، كما أن الوالى كان راغباً أشد

(١) وحددت المادة الثامنة للصانع الفيين كالمجارين والحدادين الذين يستخدمهم شركة القناة أحر المثل الذى سفاصونه من الحكومة ، كما نصت المادة التاسعة على دفع أحوار ممتازة لرجال الجيش إذا استخدمهم الشركة وهذا من قبل الاعراء . وتعهدت الحكومة المصرية في المادة العاشرة بعدم ما يلزم للشركة من أدوات كالمطاط والقفوس وغيرها بسعر السكافه وفي المادة الأخيرة عهد (سعيد) إلى كل من (لسان) و (موحيل) بالإشراف على العمال وتبدل ما قد يضادف تعيد هذه اللائحة من صعوبات .

(٢) De Lesseps Lettres, journal . T. IV, P. 216

(٣) دكتور عبد العزى السماوى : السجرة ... ص ٢٢ — ٤٣

الرغبة في خروج المشروع إلى حيز التنفيذ بأى ثم (١) . ولذلك لم يلبث (سعيد) أن وفى بما تعهد به فى المادة الأولى من لائحة العمال ونشط عديرو الأقاليم فى جمع العمال ، فكان الفلاحون المصريون يجمعون من مختلف القرى ويسافرون إلى ساحات الحفر زمرا ، تنقلهم الحكومة على نفقها إلى منطقة القناة خلافاً لما التزمت به الشركة فى اللائحة . وكان العامل يشتغل فى أعمال الحفر شهراً واحداً ويعود بعده إلى فريته . ورغم ما أعلنه (دى لسيبس) من أنه سوف يستخدم الآلات الميكانيكية فى أعمال الحفر ولن يتجاوز ما يستخدمه من العمال أربعة أو خمسة آلاف حتى لا تضار الزراعة فى مصر (٢) ، فقد بلغ عدد الفلاحين الذين كانوا يتركون أعمالهم الزراعية سنين العا كل شهر يكون عشرون ألفاً منهم قائمين بالعمل فعلاً ، ومثلهم فى طريق عودتهم إلى بلادهم ، وعدد مماثل فى طريقهم إلى ساحات الحفر . وبذلك بلغ مجموع الفلاحين الذين تنفذهم الأرض ٧٢٠ ألفاً كل عام وهو عدد ضخم خصوصاً وأن عدد سكان مصر فى ذلك الوقت لم يتجاوز خمسة ملايين نسمة (٣) .

وقد كان العمال يقاسرون الأمرين خلال الشهر الذى يمضونه فى عمليات الحفر ، فكثيراً ما كان الموت يحصد أعداداً منهم بسبب قلة المياه (٤) ، وقد كانت الشركة مسئولة عن ذلك لأنها رغبة منها فى تدعيم مركزها لدى الرأى العام الأوروبى أغفلت ماسبق أن تعهدت به بخصوص البدء بحفر ترعة الماء العذب التى كانت ضرورية لإمداد العمال المشتغلين فى حفر القناة البحرية بالماء العذب الصالح للشرب (٥) ، وبدأت بحفر القناة البحرية أولاً مما أدى إلى موت العمال عطشاً

(١) دكتور عبد العزيز السماوى : السحره ص ١٢٤ - ١٢٤

(٢) L'Isthme de Suez, 5e Annee, No. 87, Ier, Fev. 1860, P. 46

(٣) Memoire de Nubai a Comte de Morney · Doum · Hist. du Regne du Kh. Ismail p. 79-80

(٤) Hoskins : British Trade Routes to India, p. 365

(٥) الوثائق النمساوية - الميكروفلم ، No. 830. de Huber a Buol du Caire, le 17 Mai, 1855;

Kenney : The Gates of the East, p. 24.

في صحراء البرزخ . كما أنه على الرغم من أن الشركة أنشأت بعض مراكز للإسعاف فإن الأوبئة لم تلبث أن انتشرت بين العمال كالمد والدوسنتاريا والأمراض الصدرية والتيفود والكوليرا فقصت على عدد غير قليل من العمال (١) .

أما فيما يتعلق بالأجور فإن الشركة لم تلتزم بما تعهدت به لائحة العمال من حيث أجور العمال على أساس أيام العمل التي يشتغلونها بل سارت في تحديد أجر العامل على أساس إنتاجه (المقطوعة) وحددت لذلك أجوراً منخفضة كانت تتراوح في المتوسط بين خمسين وسبعة وخمسين قرشاً ونصف شهرياً ، ينفق منها على طعامه ولماثفه ويذهب جزء منها إلى جيوب المتعهدين بحيث لا يكاد يتبقى للعامل شيء من أجره عند عودته إلى قريته (٢) . ورغم ضالة هذه الأجور فقد ماطلت الشركة في سدادها حتى تراكم عليها مبلغ أربعة ملايين وخمسمائة ألف فراك (١٧٣٢٥٠ جنيه (٣)) ناهيك عن القسوة الشديدة في معاملة العمال والكرجاج الذي كانوا يعملون تحت لظفاته .

وقد أصيبت الزراعة في مصر بأضرار بليغة نتيجة استخدام السخرة في حفر قناة السويس باعتراف المستولين في الشركة (٤) ، ولقد قدر (نوبار (٥)) خسارة الإنتاج في مصر من جراء استخدام السخرة بمبلغ أربعين مليوناً من الفرنكات ، خصوصاً وأن الحكومة لم تكن تتكفل بإعادة العمال إلى قراهم إلا إذا كانت على التنبكة الحديدية المتواضعة كما كان العمال يعودون إلى ديارهم منهركي القوى عاجزين عن متابعة عملهم في الزراعة مدة من الزمن . ولم يقف أمر السخرة عند هذا الحد

(١) دكتور الشاوي : السخرة ٢٦٢ — ٢٦٦

(٢) Down Hist. du Regne du kh Ismail, p. 79-80

(٣) حصم هذا الدين من المويص الذي حكم بابايون الثالث بأن تدفعه الحكومة المصرية لطير لملاء السخرة .

(٤) Ritt Hist. de l'Isthme de Suez, p. 286-287

(٥) Memoire du Nubar au Gouvernement Francaise en Octobre

1864 · Sabry ... p. 274

(٢٢ — قناة السويس)

بل اقتضت شركة القناة في نهاية الامر تعويضاً جسيماً مقابل إلغاء السخرة في عهد إسماعيل (١) .

وكانت السخرة إحدى الأسس التي استندت إليها الحكومة العثمانية في معارضتها لمشروع القناة ، ورغم أنها عبرت في مذكرة بعثت بها إلى وإلى مصر وإلى الحكومتين الإنجليزية والفرنسية في أبريل ١٨٦٣ عن عدم رغبتها في عرقلة تنفيذ المشروع لما له من فوائد عامة فإنها أعلنت أنها لا يمكن أن توافق على المشروع في ظل السخرة (٢) .

كما كانت الحكومة الإنجليزية تعارض - غير مخلصة - نظام السخرة في حفر القناة رغم أنها أثناء تنفيذ مشروع الخط الحديدي كانت تلح على (سعيد) لزيادة عدد عمال السخرة لإتمام الخط في أقصر وقت (٣) .

وما دمنا بصدد الحديث عن العمال وطريقة استخدامهم ومعاملتهم أثناء عمليات حفر القناة فإنه يحدر بنا أن نبهت موقف السان سيموني من هذه المسألة ، فلو قدر لهم القيام بتنفيذ المشروع هل كانوا يلجئون إلى نظام السخرة الفاسى الذى لجأ إليه (دى لسيس) أو أنهم كانوا يستخدمون العمال في أعمال الحفر دون ضغط أو إكراه نظراً لما كان ينادى به السان سيمونيون من مبادئ إنسانية وما عرف عنهم من عطف على شئون العمال ؟

يذهب بعض الكتاب (٤) إلى أن أتباع سان سيمون لو كانوا مسئولين عن تنفيذ المشروع لما جعلوا منه « مسرحاً للكسب الاستعماري واستغلال الإنسان لأخيه الإنسان دون اعتبار لفكرة الإنسانية العالمية التي جاهدوا نحو ربع قرن في سبيل تحقيقها » .

(١) بلغت قيمة التعويضات عن أبطال السخرة ٤٢٠ مليون فرنك

د. التناوى : السخرة ص ٢٩٨

(٢) Op. Cit. p. 268, Douin. p. 37-44-45

(٣) د. التناوى . ص ١٩٠ - ١٩١

(٤) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ١٩١

إلا أن السان سيمونيين لم يكونوا يكونون هذا الشعور الإنساني لإزاء أهل الشرق ، ومن ثم فالمرجح أنه لو كان السان سيمونيون هم الذين نفذوا مشروع القناة بين البحرين لما كانت معاملتهم للعمال المصريين تفضل كثيراً معاملة شركة القناة وليس أدل على ذلك من أن الأب (انفانتان) أثناء رحلته إلى مصر بين عامي ١٨٣٣ — ١٨٣٦ عبر عن اعتقاده بأن (محمد علي) يستطيع في ظل حكمه الدكتاتوري توجيه مئات الآلاف من العمال الوحشة التي يريدونها ، وأنه بهذه الطريقة تمكن من حفر ترعة المحمودية في أقل من عام ، وكان (انفانتان) يؤمل أن يتم حفر قناة السويس بنفس الطريقة (١) .

ويحفظ لنا التاريخ قصة مؤلمة تروى كيف استغل (محمد علي) المصريين استغلالاً شاعراً في حفر ترعة المحمودية فكان مديرو المديرية يجمعون الرمال قسراً ويربطونهم بطارات بالحبال حتى بلغ مجموع ما قدمته المديرية المصرية من العمال نحو أربعمائة ألف عامل انتزعوا من الأراضي الزراعية ليعملوا في حفر ترعة المحمودية فعانوا إلى جانب فسوة العمل وشدة فلة الغذاء وعدم وجود الماء العذب وشدة البرد حتى هلك منهم كثيرون فدرهم البعض بنحو اثني عشر ألفاً في عشرة شهور فقط (٢) .

وإذا كان (انفانتان) تمنى أن ينفذ مشروع القناة بالطريقة التي نفذ بها مشروع ترعة المحمودية فلعل في وسعنا إذاً أن نتوقع أن يعامل الفلاحون المصريون معاملة أفضل من تلك التي يلقونها على يد (دى لسبس) وشركة القناة .

* * *

مسألة التنازل عن أراضٍ مصرية :

وكانت مسألة التنازل عن أراضٍ مصرية لشركة القناة من العيوب التي شابت الامتياز الثاني إلى جانب مسألة السخرة ، فقد نصت المادة العاشرة من هذا الامتياز على أن تترك الحكومة المصرية للشركة حق استغلال الأراضي الحكومية

(١) Carré Ecrivains et Voyageurs... T. I. p. 261

(٢) دكتور محمد وزاد شكري : بناء دولة ص ٤٢

اللازمة للقنوات ومباحثاتها دون أداء ضرائب عنها ، وكذلك الأراضي غير المزروعة التي تقوم الشركة بريها وزراعتها ، كما أبحاث المساحة الثانية عشرة للشركة حق الاستيلاء على الأراضي التي يمتلكها الأفراد مع دفع تعويض عنها .

وقد اعتقد البعض ^(١) أن (دى لسبس) كان يؤمل أن يقيم في منطقة البرزخ إلى جانب الفلاحين والبدو المصريين بعض الجزائريين ومسيحيي الشام الذين كان ينوى استخدامهم في أعمال الحفر ثم توطينهم في منطقة البرزخ تحت حماية الشركة خصوصاً وأن (دى لسبس) كتب في ٢٣ فبراير ١٨٦١ إلى مندوبه في بيروت بأن يراعى - عند إرسال العمال من الشام - عدم وصولهم إلى مصر في أعداد كبيرة وإنما في مجموعات صغيرة لا يتجاوز عدد كل منها خمسين أو ستين شخصاً حتى لا يؤدي هذا العمل إلى إثارة صعوبات سياسية .

وفد كانت مسألة التنازل عن أراض لشركة القناة تثير المخاوف لدى حكومة الباب العالي بشكل جعلها تحجم عن الموافقة على مشروع القناة مع وجود هذا الامتياز للشركة مع امتياز استخدام العمال المصريين ^(٢) ، حيث كانت الحكومة العثمانية تعتبر أن التنازل عن هذه الأراضي سوف يؤدي إلى أن تصبح المدن القائمة أو التي ستقام في منطقة القناة (كالسويس والتساح أى الإسماعيلية وبورسعيد) علاوة على كل منطقة الحدود التي تفصل بين مصر وسوريا في أيدي شركة القناة التي تتسكون في معظمها من الأتراك ، وبذلك تتسكن في مواضع مهمة من أراضي الإمبراطورية العثمانية جاليات مستقلة عنها ^(٣) .

ولم تفجح محاولات (دى مونتستيه De Montstier) سفير فرنسا في أستانة في تبديد المخاوف التي تحيط بالتنازل عن أراض مصرية لشركة القناة ، فقد حاول - دون جدوى - أن يفتح الحكومة العثمانية بأن سكان منطقة برزخ السويس سيكون

(١) Sabry : L'Empire Egyptien Sous Ismail, p. 262

(٢) Voisin . Le Canal de Sue , T. I. p 204, Douin . Hist. du

Regne du Kh. Ismail, p. 37, 44-45

(٣) من مذكرة حكومة الباب العالي إلى الحكومة المصرية ، وميرى تركا في لندن

وبارس (أبريل ١٨٦٣) Sabry, p 268-269

أغلبهم من رعايا الدولة العثمانية ، وأنه لا مبرر للخاوف من السلطة التي سوف تمارسها شركة القناة في المنطقة طالما أنها شركة مساهمة ينتمى المساهمون فيها إلى كل الدول الأوروبية دون تمييز لاحداها على الآخرين ، وأنه يحذر بحكومة الباب العالي أن ترحب بمنح شركة القناة هذه الأراضي لأنه سيترتب على ذلك أن تتحول هذه المنطقة الصحراوية - بفضل جهود الشركة - إلى أراض خصبة منتجة تساعد على زيادة ثروة البلاد ، وأن مصر لن تكون أكثر انفصالاً عن بقية أملاك الدولة العثمانية إذا ما حلت هذه المنطقة الخصبة المأهولة بالسكان محل ذلك الحاحز الرملة المقفر (١) .

ومع ذلك فقد ظلت الحكومة العثمانية متمسكة بموقفها من هذه المسألة خصوصاً وأن تنازل الحكومة المصرية للشركة لم يمتص على ذلك الشريط من الأرض بعرض كيلو مترين على جانبي القناة وحول موانئها ، بل استولت الشركة كذلك على دومين الوادى وتبلغ مساحته نحو عشرة آلاف هكتار (٢٥ ألف فدان) علاوة على منطقة في دمياط تبلغ مساحتها ٢٥ فداناً وأخرى في بولاق (١٠ آلاف متر مربع) (٢) .

ولقد أضر التنازل عن هذه الأراضي بمصر لضراراً كبيراً فيما بعد حيث ألزمت الحكومة المصرية بأن تدفع لشركة القناة بمقتضى حكم (نابوليون الثالث) مبلغ ثلاثين مليون فرنك مقابل استرداد الأراضي التي اتضع عدم حاجة المشروع إليها ورغم أن الشركة كانت قد حصلت على دومين الوادى بمليونين من الفريكات فقد أعادته إلى الحكومة المصرية مقابل عشرة ملايين فرنك .

الامتياز الثانى والحياد :

كانت مسألة حياد القناة بين البحرين أبرز حرائب المشروع أهمية ، وقد كانت موضع اهتمام السان سيمونيين أثناء مساعيهم لتنفيذ المشروع خلال رحلتهم

Douin, p. 42-43.

(١)

Sabry, p. 78-89

(٢)

الأولى إلى مصر حيث حاول (فورنل) في أوائل عام ١٨٣٤ إقناع (محمد على) بمشروع القناة على أساس حيادها ، إلا أن (محمد على) جعل اتفاق الدول الأوروبية على ضمان الحياد شرطاً أساسياً يجب الوصول إليه سلفاً قبل أن يوافق على تنفيذ المشروع .

وفد حاول (دى لسبس) منذ البداية — في مذكرته بتاريخ ١٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ — إقناع (سعيد) بالمشروع على أساس أن القناة ستكون محايدة شأنها في ذلك شأن مضيق البسفور والدردنيل ، ومع ذلك فقد جاء الامتياز الأول خلواً من أية إشارة إلى حياد القناة المزمع إنشاؤها اللهم إلا تسمية شركة القناة باسم الشركة العالمية ، وهذه ليس معناها الحياد وإنما تعنى أن يكون الاكتتاب للمشروع من جانب الدول جميعاً وبذلك لا تحصل أية دولة منها على نفوذ أكثر من غيرها في شركة القناة (١) .

وكان بسبب خلو امتياز ١٨٥٤ من الإشارة إلى الحياد أن كتب وفتتد (بروس) فنصل لإنجلترا في مصر إلى حكومته في ٣ ديسمبر سنة ١٨٥٤ يدعو إلى وجوب الوصول إلى اتفاق بين الدول الأوروبية بخصوص حياد القناة (٢) .

أما الامتياز الثانى فقد رأينا أن مادتيه الرابعة عشرة والخامسة عشرة قد اختصتا بحرية الملاحة في القناة بالنسبة لكل السفن التجارية دون تمييز . ويأخذ البعض (٣) على هاتين المادتين أنه بمقتضاهما أعطيت السفن التجارية التابعة لجميع الأمم حرية المرور بالقناة في جميع الأوقات ، وأن عموم النص يفيد — ولو نظرياً — أن هذا الحق يتمتع به السفن التجارية التابعة للدول التي قد تكون في حالة حرب مع مصر وتركيا ، أى أن حاكم مصر قد تنازل عن بعض حقوقه التي يملكها مع السلطان العثماني بمقتضى حق السيادة فلا يباشر في منطقته القناة الحقوق العربية

Shukry: Kh. Ismail and Slavery in "the Sudan p. 19 (١)

footnotes.

(٢) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة ، F. O. 79-1156 No. 49، from Bruce to Clarendon, 3rd. Dec. 1854.

(٣) دكتور عبد الله رشوان : المركز الدولي لقناة السويس ونظائرها ص ٦ و ٧ .

المسلم له بها قانوناً في مواجهة السفن التجارية المعادية (١) .

كما اعتبر البعض أن التصريح الصادر من جانب والى مصر بأن القناة تعتبر مراً محايداً لا ينشئ حياداً نافذاً لزاماً لجميع الدول الأعضاء في المجتمع الدولي ، وأنه لا قيمة له من الناحية الفقهية لأنه يعد تصريحاً من جانب واحد Unilateral وليس معاهدة بين دولتين أو أكثر ، وذلك على أساس أن الحياد الدائم لا يكون نافذاً بمقتضى تصريح من جانب دولة ما على منطقة من أقاليمها وإنما يجب - حتى تنقيد الدول بهذا الحياد - أن تكون قد قبلته وارتبطت به بمقتضى اتفاق يعقد بين أطراف متعددة Multilateral ، وأى دولة لم ترتبط بهذا الاتفاق لا تكون ملزمة باحترام حياد أعلن من جانب واحد (٢) .

ولكن (مُسعداً) في واقع الأمر لم يكن يهدف إلى تحرير الحياد في الامتياز الثانى وإنما كان هدفه من المادة الرابعة عشرة أن يبين للدول أن الباشوية المصرية ترغب رغبة أكيدة فى أن تكون القناة محايدة ، وذلك لطمأنة الدول واستمالتها لتأييد المشروع بإعطاء مثل هذا الضمان بالحياد على اعتبار أنه من المنتظر بعد ذلك أن تحاول الدول تقرير مبدأ الحياد فى معاهدة دولية تكون تركيا صاحبة السيادة

(١) وتتمسك مصر بهذا الحق المشروع لمراء مرور السفن التجارية الاسرائيلية فى قناة السويس نظرا لاستمرار حالة الحرب بين مصر وإسرائيل . إلا انه يلاحظ أن الامتياز الثانى عندما سمح للسفن التجارية المنتميه لجمع الدول بلا اسداء بالمرور فى القناة كان يسير على هدى اتفاقية فائمة فملاهى اتفاقية لندن (١٣ يوليو ١٨٤١) التى بطمت الملاحة فى مصبى البسهور والدردينيل وقصرت بحرم الملاحة فى المصايق على السفن الحربية ولم تعرض للمرء للسفن التجارية :

Hurewitz Diplomacy in the Near East. T. I., p. 123; De Testa . Recueil des Traites de la porte Ottomane avec les puissances Etrangères, T. III p. 21-22
الدولية العثمانية ومصر تعتبر جزءاً من هذه الدولة .

(٢) دكتور عبد الله رشوان : المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها ص ٨ .

Rossignol Le Canal de Suez-Etude Historique politique et Juridique, p. 178, Hallberg 279

محمد عبد الرحمن برح : حياد قناة السويس ص ١٨

الشرعية على مصر ، أو مصر بموافقة تركيا ، طرفاً في هذه المعاهدة الدولية ، ولم تبرم هذه المعاهدة فعلاً إلا في عام ١٨٨٨ . فقد كان (دى لسبس) يعتقد بوجوب عقد اتفاق بين الدول لضمان حياد قناة السويس مماثل لاتفاق المضائق ١٨٤١^(١) ، إلا أنه كان من رأى (دى لسبس) ارجاء تقرير حياد القناة بمعاهدة دولية^(٢) وذلك بعد أن لمس معارضة انجلترا للمشروع حيث صار يحشى إن هو أتاح الفرصة لتدخل الحكومات الأوروبية لبحث مسألة القناة من الناحية السياسية أن يصير تنفيذ المشروع رهناً بمشيئة الدول ومنها دول تريد عرفلته فيتعرض المشروع برمته للفشل ، وكان (دى لسبس) يرى أن الاهتمام بمسألة الحياد قبل أى شيء آخر إنما هو قلب للأوضاع أو على حد قوله كوضع المحراث أمام الثيران ، فإن الارتقاء منذ البداية بين أيدي الدبلوماسية الأوروبية معناه افتتاح وكر الزنايبير ولا أريد أن أقع فيه ، وعندما يصبح تنفيذ المشروع حقيقة واقعة ، وعندما تختفي من أفقه كل الصعوبات فإن الصالح العام يستدعى إعلان حياد القناة^(٣) .

واستطاع (دى لسبس) أن يفتح (سعيد باشا) بوجهة نظره عندما أدخل في روعه أن المشروع لم يقدر له النفاذ في عهد أبيه (محمد علي) بسبب إصراره على الحصول سلفاً على صمان الدول الأوروبية لحياد القناة ، وأنه يجب بدلاً من ذلك الانتهاء من المسائل الفنية الهندسية والنواحي المالية للمشروع حيث كانت انجلترا تستند في معارضتها على عدم إمكان تنفيذه فنياً وتمويله مالياً ، وبعد ذلك يمكن التفرغ للناحية السياسية الخاصة بالدخول في مفاوضات بين الدول الأوروبية لتقرير الحياد لعل موقف الحكومة الإنجليزية يكون قد تغير عندئذ^(٤) .

Lettre de De Lesseps (١)

a Mr. R. Cobden, le 3 dec. 1854 Isthmus Question p. 27.

Rossignol, p. 177. (٢)

Lettre de De Lesseps a M. le Comte De Lesseps a Paris, (٣)
d'Alexandrie, le 8 Avril 1855.

Lettres, journal T. I., p. 177-178.

Conversation entre M. Chancel et Negrelli en Sept. 1855. (٤)

Ibid, T. I. p. 265.

وهنا يبدو لنا الفرق بين سياسة كل من (محمد علي) وابنه (سعيد) إزاء قناة السويس وحيادها ، ومنشأ هذا الفرق اختلاف الظروف التي كانت سائدة في عهد (محمد علي) عن تلك التي كانت قائمة في عهد (سعيد) . (فمحمد علي) كان يعتقد بضرورة صيانة الحياد سلفاً لأنه كان لا يزال في نضال ضد الدولة العثمانية والدول الأوروبية التي لم يكن يأمن جانبها ويريد تسوية المسألة المصرية على أساس الحكم الوراثي والاستقلال ، لذلك كان يهدف من إقرار حياد القناة أن يستتبعه حياد مصر ذاتها . أما (سعيد) فقد كان يحد في شق القناة وحيادها صلباً لبقاء الوضع القائم في مصر وتوسيع درجة الاستقلال الداخلي ، وكان يرى أنه إذا شقت القناة اضطرت الدول لتنظيم حيادها وبالتالي فلا ضرورة في نظره للحصول على ضمانات سلفاً كما كان الحال أيام (محمد علي) .

ولذلك فإنه بعد أن صدر التقرير الموجز للجنة الدولية في ٢ يناير ١٨٥٦ وصار من المؤكد — طبقاً لرأي هؤلاء الخبراء الدوليين — أن المشروع يمكن تنفيذه ولا تعترضه عقبات يتعذر التغلب عليها ، وبعد أن صدر الامتياز الثاني في ٥ يناير ١٨٥٦ فأرسل قواعده المشروع على أسس محددة واضحة أكثر من الامتياز الأول ، وبعد أن رأى (دى لسبس) أن حرب القرم تقترب من نهايتها وأن مؤتمر دولياً على وشك الانعقاد وتشترك فيه إنجلترا وفرنسا وروسيا والنمسا وتركيا وسردينيا وبروسيا لتسوية المسائل ووضع شروط الصلح أصبح (دى لسبس) يعتقد بوجوب السعي لدى الدول التي ستتشترك في مؤتمر الصلح لكي توافق على أن تتضمن معاهدات الصلح المزمع إبرامها بعض البنود الخاصة بحياد قناة السويس ، وكان (دى لسبس) يهدف من وراء ذلك إلى تهدئة مخاوف إنجلترا من المشروع والقضاء على معارضتها له حيث كانت الحكومة الإنجليزية في معارضتها مدفوعة بمخاوفها كذلك من أن يؤدي حفر القناة إلى حصول فرنسا على نفوذ أكثر من أي دولة أخرى في مصر عامة وفي منطقة القناة على وجه الخصوص (١) .

ولما كانت النمسا في مقدمة الدول المناصرة لمشروع القناة وصاحبة المقترحات

المقدمة لمؤتمر الصلح من أجل إقرار السلام في أوروبا فقد فكر (دى لسبس) في أن تقوم النمسا بالدعوة إلى تنفيذ هذه الفكرة ، ولذلك غادر (دى لسبس) مصر في ١٧ فبراير ١٨٥٦ إلى النمسا لكي يعرض على حكومتها المواد التي يقترح إضافتها إلى معاهدة الصلح والخاصة بحياد قناة السويس ، حتى إذا وافقت عليها الحكومة النمساوية عهدت إلى مندوبيها في مؤتمر الصلح بباريس بعرضها على ممثلي بقية الدول في المؤتمر لمناقشتها واتخاذ قرار فيها^(١) . أما البنود التي كان (دى لسبس) يرى أن تتضمنها معاهدة الصلح فتتلخص فيما يلي :

أولاً — تضمن الدول الموقعة على ميثاق الصلح حياد قناة السويس البحرية في كل الأوقات .

ثانياً — لا يجوز مطلقاً القبض على أية سفينة داخل القناة أو على مسافة تقل عن أربعة أميال من مدخلها على البحرين المتوسط والأحمر .

ثالثاً — لا يجوز أن ترابط أية قوة أجنبية على ضفتي القناة إلا بعد تصديق الحكومة المحلية^(٢) . وقد وافقت حكومة النمسا على هذه البنود وأصدرت تعليماتها إلى السكونت (بول Buol) وزير خارجية النمسا ومندوبيها في مؤتمر الصلح بأن يتولى عرضها على المؤتمر ، وأسرع (دى لسبس) إلى باريس في مارس ١٨٥٦ وبذل مساعيه لدى ممثلي الدول الأخرى ليحصل على تأييدهم لفكرته . إلا أن (لورد كلارندون Clarendon) وزير خارجية إنجلترا ومندوبها في مؤتمر الصلح عارض بشدة مسألة إدراج نصوص حياد قناة السويس ضمن معاهدة الصلح حتى لقد هدد بالاستقالة وإثارة أزمة وزارية^(٣) ، ذلك أن إنجلترا تخشى أنه إذا قررت الدول حياد القناة وضمنتها في معاهدة باريس بناء على المواد التي اقترحتها

Lettre de De Lesseps a Barth. St. Hilaire a Paris de (١)

Trieste, le 28 Fev. 1856 Lettres, journal, T. I. p. 352-3

Ibid, p. 353; Rossignol : Le Canal de Suez ... p. 179. (٢)

Husny : Le Canal de Suez p. 268, (٣)

Hallberg p. 155;

Seifed-Dean : England's Opposition, p 57.

(دى لسبس) فسوف يبدأ على الفور في تنفيذ المشروع وبذلك تضيع على إنجلترا فرصة عرقلة تنفيذه لأن الحكومة الإنجليزية كانت تخشى أن يؤدي حفر القناة — حتى ولو كانت محايدة — إلى أن تصبح دول البحر المتوسط في مركز أفضل من مركز إنجلترا بالنسبة للتجارة الشرقية .

وظلت الحكومة الإنجليزية على موقفها في معارضة مشروع القناة بدعوى أن تنفيذه سوف يزيد من ثروة مصرفيتشجع هذا واليها على الاستقلال والانفصال عن الدولة العثمانية ، وذلك وضع لا يمكن أن تقبله الحكومة الإنجليزية بعد التصحيحات التي بذلتها من أجل الإبقاء على كيان الامبراطورية العثمانية . كما ادعت الحكومة الإنجليزية بأن مالية الدولة العثمانية سوف تصاب بخسارة كبرى إذا ما امتنعت مصر — بعد استقلالها — عن دفع الجزية التي كانت تعتبر ضابانا للديون العثمانية (١) .

الفصل الثالث عشر

عوامل نجاح دى لسبس

بعد أن حصل (دى لسبس) فى يناير سنة ١٨٥٦ على الامتياز الثانى من (سعيد باشا) سار قدما فى عمله تنفيذ مشروع القناة ، ورغم ما أثير فى وجهه من صعوبات وما وضع فى طريقه من عقبات سواء أكان ذلك من الناحية المالية أم من الناحية السياسية بسبب معارضة انحلتته للمشروع ، فقد قدر له النجاح فى آخر الأمر وخرج المشروع إلى حيز الوجود . ويدعونا هذا إلى البحث عن الأسباب التى أدت إلى نجاح (دى لسبس) فى تنفيذ المشروع بينما أخفق من سبقوه فى تحقيق هذه الغاية رغم ما بذلوه فى سبيلها من جهود .

يعزو كثير من الكتاب نجاح (دى لسبس) إلى الصداقة الوطيدة التى كانت تربطه بوالى مصر ، ولكن لم تكن تلك الصداقة - فى الواقع - هى السبب الأساسى أو الوحيد لنجاح (دى لسبس) وعلى الرغم من أنه كان للصداقة أثرها فى نجاح (دى لسبس) فى التأثير على الوالى والحصول منه على امتياز حفر القناة بسهولة ، لكن الصداقة لم تكن كل شىء ، وإنما يرجع نجاح المشروع على يدى (دى لسبس) إلى أسباب أكثر قوة وعمقا ، فى مقدمتها التأييد الكامل الذى لقيه من والى مصر الذى كان يرى فى المشروع وسيلة لتحقيق الأهداف السياسية التى رسمها لنفسه بخصوص تقوية مسند الباشوية فى مصر .

سياسة سعيد :

رأينا (فى الفصل السادس) كيف استطاع (عباس) أن يجتاز أزمة التنظيمات مع الاحتفاظ بالوضع الممتاز الذى كانت تتمتع به مصر؛ فقتضى تسوية ١٨٤٠/١٨٤١ بفضل استناده إلى تأييد انحلتته ، إلا أنه لم يكن معنى هذا أن الدولة العثمانية قد تخلت عن سياستها إزاء مصر ، بل استمرت الحكومة العثمانية تتحين الفرص لاستعادة

سلطتها كاملة على الباشوية المصرية وإعادة مصر ولاية عادية لا تمتاز في شيء عن غيرها من ولايات الدولة العثمانية ، ولذلك فإنه بالرغم من مساعدة مصر للدولة العثمانية في حرب القرم فإن حكومة القسطنطينية بعد شهرين فقط من بداية حكم (سعيد) أرسلت (دفتر دارا) للاشراف على الأعمال في مصر بعد أن كانت قد انقطعت عن إرسال أمثاله ، وكانت مهمته الحقيقية التمسك على أعمال الوالي ، ولذلك فقد أعرب (سعيد) للقنصل الأمريكي في مصر في ٢٩ نوفمبر عن تبرمه ، وأنه لم يعد يحتمل الوضع « الرائف » الذي تحتله البلاد ، كما شكك (سعيد) من الطريقة التي تعامل بها بعض الدول الأوروبية حيث تحاول أن تخضعه لإرادة الباب العالي (١) . وهكذا كان الوضع في مصر عند تولي (سعيد) في عام ١٨٥٤ ينسب إليه الوضع عند تولية (عباس) عام ١٨٤٨ ، فكان من الطبيعي أن يسعى (سعيد) ليحفظ نفس الأغراض التي حاول سلفه تحقيقها وهي تفوية مسند الباشوية في مصر من حيث تعديل نظام الوارثه وجعلها صلبة وترسيخ نطاق الاستقلال الداخلي لدرجة الانفصال النهائي عن الدولة العثمانية إن أمكن (٢) . ولما كان من المتعذر طبقاً للتسوية ١٨٤٠/١٨٤١ — لأجراء أى تعديل في الوضع القائم بدون موافقة الدول فقد صار من الضروري أن يلتمس (سعيد) معونة دولة أجنبية مثلاً فعل (عباس) ، وكما من الطبيعي أن يتجه (سعيد) إلى فرنسا لأنها هي الدولة التي أيدته ضد (عباس) ، كما كانت فرنسا قد بدأت تسكب مكانة دولية طيبة في ظل امبراطورية (نابليون الثالث) (٣) .

ولذا كان (عباس) لم يكسب تأييد إنجلترا إلا بعد أن دفع الثمن بموافقته على مشروع الخط الحديدي بين الاسكندرية والقاهرة ، وهو المشروع الذي كانت تؤيده إنجلترا ، بعد كان لا بد وأن يدفع (سعيد) كذلك ثمن الحصول على تأييد فرنسا بالموافقة على مشروع حمر فناء السريس ، ذلك المشروع الذي كانت فرنسا

(١) الأوراق الأمريكية — المكون رقم ١٨٤٠ Despatches of U. S. Consuls in Alexandria, No. 18, 30th November 1854

(٢) دكتور محمد وهاد سكري : مصر والسودان ص ٤٣ — ٤٤ .

(٣) نفس المصدر السابق ص ٤٥ .

تتوق لتنفيذه منذ مدة طويلة ، وهكذا لم تكن موافقة (سعيد) على مشروع القناة وتكليف (دى لسبس) بتنفيذه إلا مظهرأ من مظاهر رغبة (سعيد) في إرضاء فرنسا على أمل الإستعانة بها في خطواته نحو الاستقلال (١) . وقد اعترف بذلك (دى لسبس) نفسه عندما كتب في ٢٤ ديسمبر ١٨٥٨ إلى (رويسنيرز Ruys) قنصل هولنده العام في مصر بأن (سعيداً) منح موافقته على المشروع لكي يكسب صداقة فرنسا وتأييدها في مسألة كانت بالنسبة له ذات أهمية كبرى وهي مسألة وراثة العرش لابنائيه وأحفاده ويذكر (دى لسبس) في هذا الصدد أن (سعيداً) صرح ذات مرة بأن : الأسباب التي دفعتني لتأييد مشروع قناة السويس هي الرغبة في أن أهيم لولدى وراثة حكم مصر ، وللوصول إلى هذا الغرض كان يلزمي تأييد الرأي العام الأوروبي وحكومات أوروبا ، وعملية حفر قناة السويس من أجل مشروعات الحضارة التي تسكفل لنا الحصول على تأييد أغلبية الدول الأوروبية (٢) .

ولقد كان (سعيد) يخشى أن تؤدي حرب القرم إلى إتهيار الإمبراطورية

Boaty : De Lesseps of Suez, p. 66, (١)

الناس الأتوني : عصر اسماعيل - ١ ص ١٣ .

ومن المعروف أن سعيداً عين في مارس ١٨٥٥ أخاه (حليم) حكاماً على السودان لكي يقوم — إلى جانب تنفيذ الإصلاحات الجديدة في السودان — بأعداد العدة لانتقال (سعيد) إليه إذا ما تأزمت الأمور بينه وبين الباب العالي ، حتى لقد كتب (دى ليون) قنصل أمربكا في مصر إلى حكومته في أول مايو ١٨٥٦ بأن الباب العالي يرى أن (سعيداً) مهتف من لمرسال البرس (حليم) إلى السودان إلى الانتقال إلى هذا الإقليم حيث يعلن استقلاله واهصاله نهائياً عن الدولة العثمانية كما لاحظ القنصل الأمريكى كذلك أن (سعيداً) قد زاد من عدد جيشه الأمر الذى أثار قلق الحكومه العثمانية التي صارت تخشى أن يلعب (سعيد) عندما تسنح له الفرصة نفس الدور الذى لعبه أبوه من قبل :

الأوراق الأمريكية — الميكرو فيلم — Despatches From U. S. Consuls in Alexandria :

No. 21 on May 9th, 1855; and on May 1 st, 1857.

دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسيادة على السودان ص ٣٤ .

(٢) دكتور مصطفى الحفناوى : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ص ١٣ .

العثمانية فتعرض مصر تبعاً لذلك للرقوع في قبضة إحدى الدول الأوروبية الطامعة في امتلاكها ، ولذلك فقد صار يرى أن شق قناة السويس واتفاق الدول الأوروبية على ضمان حيادها من شأنه أن يجعل ضان الحياد ، يمتد إلى مصر ذاتها مما يحفظ له ولذريته عرش البلاد المصرية (١) .

ولم يكن جانب ذلك فقد كان (سعيد) يرى أن مشروع القناة سوف يزيد من ثروة البلاد وهكذا يؤدي إلى تمكينها من تحقيق أهدافها في الاستقلال ، خصوصاً وأن القناة سوف تفصل مصر عن بقية الأملاك الآسيوية التابعة للدولة العثمانية وتحميها من أي هجرم يأتيها من هذا الجانب .

يضاف إلى ذلك شعور (سعيد) بأن حصر القناة سوف يخلد لاسمه ويضفي على شخصه صفات المحمد والعظمة وتصير له شهرة عالمية كحاكم تقدي يأخذ بأسباب الحضارة وكان هذا الشعور بسبب له سعادة عظيمة ، حتى لقد صرح ذات مرة لقنصل انجلترا بأنه كأي شخص له مطمح (وأنا متأكد من أن لاسمي سوف يكتب له الخلود إذا تم المشروع في عهدي وبعزتي) (٢) .

ولما كان (سعيد) قد استهدف لخصم الحكومة العثمانية بإيعاز من انجلترا التي كانت تعارض المشروع بكل قوة ، فقد أصبح (سعيد) مهتداً بالعزل مثلاً كان (عباس) عندما شرع في تنفيذ الخط الحديدي بدون الحصول على موافقة

(١) الأوراس الأمريكية — الميكرو فيلم Despatches from U S. Consuls in Alexandria, No. 21, May 9th. 1855.

دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ٤٥ — ٤٦ .

Sabry : L'Empire Egyptien Sous Ismail, p 71.

Husny Le Canal de Suez, p. 295, Sabry p 71. (٢)

(٣) ومما يؤكد ذلك ما ذكره (أحمد عرابي) في مذكراته (كشف السار عن سر الأسرار) من عبارات وردت في خطاب القاه (سعيد) في ١٩ نوفمبر ١٨٥٩ من جمع من رجال الحكومة وأعلن فيه بضمه على تحرير البلاد من الأجانب بمره الشعب بحيث يصير صالحاً لخدمه بلاده فيستعني بذلك عن الأجانب :

مذكرات عرابي (كشف السار عن سر الأسرار في المهمة المصرية المشهورة بالنورة العرابية) طبعة دار الهلال ص ١٦ .

الباب العالى . واذلك زاد اعتماد (سعيد) على فرنسا لتحقيق مشروعاته السياسية مثلها زاد من قبل اعتماد (عباس) على انجلترا ، خصوصاً وأنه فى عام ١٨٥٩ نشبت حرب التحرير الإيطالية التى أثارها السياسى الإيطالى (كافور Cavour) لطرد النمسا من إيطاليا بالاعتماد على فرنسا ، وانتصرت الجيوش الفرنسية على الجيوش النمساوية فى (ماجنتا Magnetta) ثم فى (سلفرينو Solferino) فى ٤ ، ٢٤ يونيو عام ١٨٥٩ ، فأراد (سعيد) إلتهاز فرصة الإضطراب الدولى الذى نجم عن هذه الحرب لمحاولة الانفصال عن الدولة العثمانية ، وفد أكد ذلك ما كتبه القنصل الإنجليزى (كوهون Colquhoun) إلى حكومته فى ٤ يونيو ١٨٦٠ إذ تحدث عن مشروعات (سعيد) السياسية وكيف أنه يريد أن يستغل ظروف الاضطراب الذى بسرد أوروبا نتيجة قيام حرب فيها لمحاولة الظفر بالاستقلال ، وأنه إذا لم تقم حرب فإن (سعيداً) يعد آماله على معونة فرنسا له فى تغيير نظام الوراثة يجعلها صليبية وذلك مقابل ما أداه لفرنسا « عن طريق علاقاته مع شركة القناة ، حيث أنه فد وضع بلاده مكبله اليدين والقدمين تحت سيطرة فرنسا » .

وعاد (كوهون) فكتب إلى السير (هنرى بلور Bulwer) السفير الإنجليزى فى الأستانة أن (سعيداً) بمحاولته تنفيذ مشروع قناة السويس يتبت أنه ليس من رعايا السلطان المخاضين بل يؤكد الشكوك التى تحوم حوله بشأن محاولاته الإستقلالية (١) .

ولم يلبث (سعيد) أن سافر إلى أوروبا فى صيف ١٨٦٢ (أبريل - أكتوبر سنة ١٨٦٢) للترهة والترويج عن النفس ، وزار خلالها باريس ولندن والأستانة ، ونتضح أغراض (سعيد) الحقيقية من هذه الرحلة بما كتبه (كوهون) إلى حكومته من الإسكندرية فى ١٠ مايو ١٨٦٢ إذ قال : « إن الشائعات السكثيرة هنا تعزو الغرض الأساسى من زيارة (سعيد) لأوروبا إلى محاولته إستئالة الدول الأوروبية إلى تأييده بترصية الحكومة العثمانية من أجل تغيير نظام الوراثة وجعل الباشوية المصرية وراثية فى صلبه . . . وفد علمت أن يمثل فرنسا بعت الأمل فى

(١) دكتور محمد فوزى شكرى ؛ مصر والسودان ص ٤٧ - ٤٨ .

نفس الباشا لاحتال ترحيب الحكومة الفرنسية بهذا الطلب ، كما أن (سعيد باشا) نفسه ذكر أنه متأكد من الحصول على تأييد الحكومة الفرنسية (١) .

ويبدو أن مساعي (سعيد) في باريس قد أحرزت قدراً من النجاح ، فقد سجل (مارييت بك) عالم الآثار المصرية — وكان ضمن من اشتركوا في ترتيب زيارة (سعيد) لباريس — في شيء من التحفظ (لأنه لم يشترك شخصياً في المباحثات التي دارت هناك) ما أحرزه (سعيد) من مباحثاته مع المسئولين في الحكومة الفرنسية ، فذكر أن مصر تلقت تأييداً جديداً لموقفها من مشروع شق قناة في برزخ السويس ، كما درست في هذه المباحثات القرارات التي سوف يطلب من الباب العالي إصدارها ، وتم الاتفاق (بين والي مصر والحكومة الفرنسية) على المبادئ التي سوف تتضمنها هذه القرارات من حيث توسيع الاستقلال الداخلي لمصر وتعديل نظام الوراثة بالنسبة لوالي مصر تعديلاً جوهرياً يجعلها صليبية ، ولو أن (سعيد باشا) توفي في العام التالي دون أن يحظى ثمرة جهوده الدبلوماسية هذه (٢) .

وقد تمخض هذا التفاهم المصري — الفرنسي عن موافقة (سعيد) على تجهيز أورطة من الجنود السودانيين وإرسالها للاشتراك في الحرب الدائرة في المكسيك إلى جانب فرنسا فيما بين عامي ١٨٦٣ ، ١٨٦٧ (٣) .

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ٤٩ .

(٢) Mariette ed. Mariette pacha, Lettres et Souvenirs personnels p. 45.

(٣) كانت فرنسا — على أيام (نابليون الثالث) — تريد إنشاء امبراطورية بالمكسيك تحت العود الفرنسي على اقتاض حكومته المكسيك الوطنية ونصب الفرنسيين الأرشيدوق (فرديناند مكمليان) النمساوي امبراطوراً على المكسيك ، ولكنهم لم يوافقوا على ذلك ، ففكر (نابليون الثالث) في الاستعانة بفرقة سودانية يستطيع رحلتها بحمل قسوة المناخ في المكسيك فطلب من الحكومة المصرية لمعارضة فرقة هذه الغاية ، ووافق (سعيد) على ذلك أثناء وجوده بباريس خلال عام ١٨٦٢ Sammarco =

(٢٣ — قناة السويس)

واعتبر القنصل الأمريكي (وليام ثاير William Thayer) - فيما كتبه إلى حكومته في ١٨ يناير ١٨٦٣ (يوم وفاة سعيد) - أن المفارقات بين والى مصر وإمبراطور فرنسا بخصوص الأورطة السودانية تحمل الإعتراف عملياً باستقلال مصر عن الباب العالى على اعتبار أن (سعيداً) ما كان ليستطيع الإتفاق رأساً مع دولة أجنبية (فرنسا) فى مسألة سياسية (التدخل فى حرب المكسيك) دون تصريح من الباب العالى أولاً ، ودون الحصول على موافقة الدول المشتركة فى تسوية ١٨٤٠/١٨٤١ ثانياً (١) .

ولذلك فإنه على الرغم من غضب الدولة العثمانية بإيعاز من الحكومة الإنجليزية فقد ظل (سعيد) على تمسكه بالمشروع ، ولم يتخل عن ولائه لشركة القناة ، ومع أنه بعث فى ٢ يناير ١٨٦١ خطاباً إلى (مختار بك) مندوب والى مصر فى القسطنطينية واعترف فيه صراحة بأنه « مضطرب اضطراباً لا مزيد عليه بسبب تطور الموقف فى مشكلة القناة » ، وذكر أنه ما كان يعتقد — حين أصدر عقد الإمتياز إلى (دى لسبس) — أن الموضوع سيصل إلى هذه الدرجة من الخطورة والتعقيد وأنه لو كان يعلم أن الموضوع سيثير كل هذه المشكلات لما أصدر عقد الإمتياز على الإطلاق (٢) ، إلا أنه يبدو أن اضطراب (سعيد) كان مرجعه مرفف الحكومة العثمانية من مشروع القناة بإيعاز من الحكومة الإنجليزية ، أما المشروع فى ذاته فقد أثبتت الحوادث أن (سعيداً) ظل على ولائه له وتمسكه به ، بل وكان يتوق إلى إنجازه تحقيقاً للأغراض التى سبق ذكرها ، ولذلك نجده

== T. IV p.28... .. précis... وعادرت الأورط، السودانية وقوامها ٤٥٣ حندياً الاسكندرية على ظهر الممالة الفرنسية (لاسين La Seine) فوصلت فيرا كروز بالمكسيك فى ٢٣ فبراير ١٨٦٣ .

دكتور محمد وهاد شكرى : مصر والسودان ص ٥٠ .

(١) دكتور محمد وهاد شكرى : مصر والسودان ص ٥١ .

(٢) الوثائق الرسمية : دور رقم ٢٩ صادر عابدين . وثيقة رقم ٦١٦ (٣٦) من الجباب العالى إلى الباب العالى بتاريخ ١٩ جادى آخر ١٢٧٧ هـ (٢ ناسر ١٨٦١) .

دكتور عبد العزيز الشاوى : السخرة فى حفر قناة السويس . ص ٧٦ .

يبدل المساعدات (دى لسبس) للسير في تنفيذ المشروع ، من ذلك أنه عندما أوفدت الشركة لجنة إلى مصر في مارس ١٨٥٩ لبعض الأعمال المتصلة بالمشروع وجدت هذه اللجنة - عندما وصلت إلى دمياط للإشراف على تفريغ شحنة سفينة تحمل مهمات للشركة من فرنسا - أن (سعيدا) قد حشد عشرة آلاف من العمال ، حفروا خلال أيام - وفييل وصول اللجنة إلى دمياط - قناة تخرج من النيل شمال دمياط وتصل إلى بحيرة المنزلة ، وذلك بناء على اقتراح (موجيل) لتيسير وصول ماء الشرب والطعام من دمياط إلى (بورسعيد)^(١) ، وقد علقت جريدة الشركة على حفر هذه التربة في مقال جاء فيه : « وهاهي الشركة تظفر بدليل ساطع على رعاية صاحب السمو الوالى للمشروع ، فقد أمر سموره بحشد عشرة آلاف عامل شقوا خلال بضعة أيام ترعة اتصال تخرج من النيل شمال دمياط وتصل إلى بحيرة المنزلة »^(٢) .

وعندما بدأ (دى لسبس) أعمال الحفر في ٢٥ أبريل ١٨٥٩ وجه الصدر الأعظم - بإيحاء من الحكومة الإنجليزية - خطابا إلى (سعيد) يطلب منه إيقاف العمل في القناة ، ورغم أن (سعيدا) أمر (دى لسبس) بوقف العمل في الحال فإن الحكومة المصرية لم تتخذ أية إجراءات للحيولة دون استمرار العمل سوى سحب العمال المصريين وكان عددهم بسيطا في ذلك الوقت ، واستمر الأوروبيون في العمل ، وأعلن (سعيد) أنه ليس في نيته إرسال قواته إلى (بورسعيد) خشية اصطدامها بالأوروبيين ، وهكذا ظل (سعيد) مخلصا للمشروع ، وإن كان في بعض الأوقات مضطرا إلى التظاهر بالوقوف في وجه (دى لسبس) إلا أنه كان يقدم له كل معونة^(٣) . وأخذ (سعيد) يتعامل أمام حكومة الباب العالي بما كان يتهدده به (دى لسبس) من أن مساهمي الشركة سوف يطالبون الوالى بتعويضات

(١) دكتور عد العرنز الشناوى : السجرة ... ص ٥٠ - ٥١ .

(٢) L'Isthme de Suez, No. 71, 1er Juin 1859, p. 164, Quatrieme Année.

Hallberg The Suez Canal, p. 164-165.

(٣)

إذا ما أوقفت الحكومة المصرية أعمال الحفر (١) ، وأن فواصل الدول لم يتخذوا أى إجراء لسحب مواطنيهم من منطقة البرزخ ، وأن الحكومة الفرنسية استدعت قنصلها في مصر (ساباتيه) بدعوى عدم اهتمامه بحماية مصالح المساهمين الفرنسيين (٢) ، وهكذا كان (سعيد) يحاول أن يدخل في روع حكومة الباب العالي أن توقف أعمال شركة القناة سوف يؤدي إلى الإصطدام بالدول ، وأنه لذلك لا يريد أن يسبب مضايقات لحكومة السلطان .

من هذا نرى أنه إذا كان (سعيد) قد أبدى أسفه في بعض الاوقات فإنه لم ينف موقفاً حازماً في وجه الأعمال التي تقوم بها الشركة إيماناً منه بفائدة المنسروع ورغبة في لإنجازه ، وليس أدل على ذلك من أن (سعيدا) زار بنفسه في ديسمبر ١٨٦١ المنطقة التي تجرى فيها الشركة أعمالها وأمر بزيادة عدد العمال إلى عشرين ألفاً ونفذ أمره على الفور وأصبحت أعمال الحفر تجرى في وضوح النهار تحت إشراف مندوبي الحكومة المصرية حتى لقد أخذت الشركة تلتفت في أنحاء أوروبا مطبوعات نشرح فيها تفاصيل خطوات العمل الذي يجرى في منطقة البرزخ (٣) .

٤ ٥ ٦

تأييد فرنسا للشروع :

وإلى جانب سياسة (سعيد) كان تأييد فرنسا للشروع من عوامل نجاحه على بدى (دى لسبس) ويرجع تأييد فرنسا للشروع إلى ذلك المركز الذي تحتله على البحر المتوسط الأمر الذي جعلها تبدي - منذ فرون - اهتماماً خاصاً بالطريق التجاري عبر مصر أكثر من أى دولة أخرى في أوروبا لصالح شاطئها الجنوبي المطل على البحر المتوسط ومينائها الكبير مرسيليا ، وعجزها عن منافسة إنجلترا في طرفي الرأس . إلا أن الحكومة الفرنسية - كما رأينا فيما سبق - لم تكن تتراح

Douin : Hist. du Regne du Kh. Ismail, p. 24.

(١)

Hallberg p 170.

(٢)

Op. Cit. p. 25.

(٣)

للسان سيمونيين وإنما كانت تعتبرهم خطراً عليها بسبب مبادئهم السياسية والاجتماعية ، ولذلك فإنها لم تشأ أن تمد لهم يد العون في مساعيهم التي بذلوها لتنفيذ مشروع توصيل البحرين المتوسط والاحمر . أما (دى لسبس) فقد كان يمت بصلة القرابة إلى (أوجيني دى منتيجو) وظلت صلاته بها قائمة حتى بعد أن صارت إمبراطورة لفرنسا في عام ١٨٥٣ ، واستمرت هذه الصلات حتى أنه عندما اضطرت الأحوال السياسية في فرنسا الإمبراطورة إلى مغادرة البلاد بعد أشهر قليلة من افتتاح قناة السويس لم تجد الإمبراطورة من هو أشد إحلاصاً من (فردينان دى لسبس) لكي يصحبها في طريقها إلى خارج البلاد (١) .

وهذه كانت الإمبراطورة (أوجيني) خير معين (لى لسبس) في كفاحه من أجل المشروع ، إذ كان (دى لسبس) يوفن أن مشروع القناة فوق طاقته إذا لم يعتمد على معونة شخصيات لها تأثير عظيم في المحيط الدولي (٢) .

كما عاد (دى لسبس) إلى تجديد صلاته بموظفي وزارة الخارجية الفرنسية ، وكان يشعر بالسعادة لتجدد هذه الصلات في الوقت المناسب ، واعتبر أن تجددتها يبشر بنجاح مشروعه (٣) . ولإلى جانب ذلك فقد كان (تيودور دى لسبس) شقيق (فردينان) يشغل منصب مدير الإدارة التجارية بوزاره الخارجية الفرنسية . واستطاع (دى لسبس) أن يحصل على تأييد رجال الحكومة الفرنسية ومعونتهم ، وقد تجلّى ذلك في عدة مناسبات ، فقد وصل إلى القاهرة في السابع والعشرين من نوفمبر ١٨٥٤ (ساباتييه) قنصل فرنسا فاجتمع به (دى لسبس) وقص عليه ماجرى بينه وبين والى بخصوص مشروع القناة ، فاغتنب القنصل الفرنسى وهو يرى مشروع القناة يتحقق فقد كانت حكومته تتوق لتنفيذه ، وفي اليوم نفسه زار

Berteaut . F. de Lesseps, P. 137-138. (١)

Lettre de De Lesseps a M Hippolyte Lafosse a Paris le (٢)

22 Mars 1855 . Souvenirs ... T. II. p 171-172.

Lettre a M. S. W. Ruyssenaers, a Alexandrie, de paris, (٣)

le 14 Juin 1855, Souvenirs II 226-227.

De Lesseps : Lettres, journal ... , T. I. p. 47. (٤)

(دى لسبس) ومعه (ساباتيه) الوالى فى القلعة ، وهنأ القنصل الفرنسى (سعيدا) على قراره بتنفيذ المشروع وأعلن له أن أوامر حكومته وتعليماتها تدعوه إلى تأييد ذلك المشروع ، وقد ردد القنصل فى حديثه مع (سعيد) العبارات التى من شأنها د تأييده وشد أزره فى الخطوة التى اتخذها (١) .

ولم تلبث الحكومة الفرنسية أن أنعمت على (سعيد) بوسام (حوقة الشرف) واعتبر (سعيد) أن هذا الانعام إنما هو تأييد معنوى لمشروعاته التقدمية (٢) ، ومنها طبعاً — بل وفى مقدمتها — مشروع القناة ، إذ لم يكن قد مضى على تولى (سعيد) حكم البلاد سوى أشهر قلائل ولم يكن قد قام بعد بمشروعات إصلاحية من هذا القبيل .

ولمى جانب ذلك فقد وجد (دى لسبس) فى شخص وزير الخارجية الفرنسية الحديد (والوسكى Walweski) نصيراً قريباً للمشروع ، وكان (والوسكى) — وهو ما يزال سفيراً فى لندن — قد بعث برسالة إلى (دى لسبس) وعده فيها ببذل كل مايسطيع من عون لمشروع القناة (٣) .

كما رأينا (الفصل التاسع) (بندقى) سفير فرنسا فى الآستانة يؤيد بطريق غير رسمى الجهود التى كان يبذلها (دى لسبس) هناك من أجل الحصول على موافقة الحكومة العثمانية على امتياز حفر القناة ، وطفق (بندقى) يلوح لحكومة الباب العالى بغضب الامبراطور (نابليون الثالث) إذا ما اتخذت هذه الحكومة موقفاً معارضاً لمشروع القناة .

وفى ١٣ يونيو ١٨٥٥ استقبل الامبراطور (ثوفنيل Thouvenel) السفير الفرنسى الجديد فى الآستانة وزوده بتعليمات معادها ابلاغ السلطان وحكومته برغبة الامبراطور فى أن ترسل توا إلى والى مصر الموافقة على مشروع القناة ،

(١) Ibid, p. 48 (a Mme Delamalle le 28 Nov 1854

(٢) A Mme Delamalle, le 17 Dec. 1854 Souvenirs II, 75

(٣) Lettre a M. Le Comte Theodore De Lesseps a paris, (٣) d'Alexandrie, le 19 Mai 1855: Souvenirs II 218.

كما طلب من سفيره التعبير عن عدم رضا الامبراطور إذا ما تأثر السلطان بجهود (لورد ستراتفورد) لعرقلة المشروع واهتم بها (١) .

ولم تكن رحلة (دى لسبس) إلى إنجلترا في يونيو عام ١٨٥٥ إلا بناء على نصيحة الامبراطور (نابوليون الثالث) وقد أمضى (دى لسبس) مساء ١٤ يونيو سنة ١٨٥٥ في عصر (التويلري) وتداول مع الامبراطور والامبراطورة في موضوع سفره إلى لندن وزواده بتوجيهاتهما (٢) . وبعد وصول (دى لسبس) إلى لندن أسرع في ٤ يوليو ١٨٥٥ فكتب إلى الإمبراطور يبلغه بالخطوات التي اتخذها في إنجلترا وكيف أن المسؤولين في وزارة الخارجية الانجليزية أبلغوه بأن معارضة إنجلترة المشروع لبست تحدياً لحكومة الامبراطور وإنما هي ترجع إلى أسباب قوية وجيهة (٣) . كما بعث (دى لسبس) في ١٧ أغسطس ١٨٥٥ بمذكرة إلى الإمبراطورة يحيطها علماً بالمساعي والجهود التي بذلها في إنجلترا من أجل القضاء على المعارضة الإنجليزية للمشروع ، ويطلب من الامبراطورة ابلاغ الامبراطور بذلك كما التمس منها انتهاز فرصة زيارة ملكة إنجلترا لفرنسا حتى تعبر (الامبراطورة) (لورد كلارندون) وزير الخارجية الانجليزية عن اهتمامها بنجاح المشروع واعتبر (دى لسبس) أن هذه الخطوة من جانب الامبراطورة سرف تشد من أثره في مباحثاته في إنجلترا (٤) .

وبعد أن أصدرت اللجنة الدولية تقريرها الموجز (٥) بعث (دى لسبس) في ٢٩ مارس ١٨٥٦ بمذكرة إلى الامبراطور يرجوه فيها أن يبذل تأييده الرسمي للمشروع حتى يمكن الحصول على تصديق الحكومة العثمانية على الامتياز والتغلب

(١) Lettie a M. Ruysseaeis a Alex. de Paris le 14 Juin 1855

Souvenirs T. II, p. 226.

Ibid

(٢)

A. S. M. L'Empereur, a Paris de Londres le 4

(٣)

Juillet 1855 Souvenirs II 263

A. S. M. L'Imperatrice a Paris, le 17 Aout 1855 Souvenirs, (٤)

II, p. 274-275

(٥) انظر من ٣٠٩-٣١٠ .

على مساعى السفير الإنجليزى لدى تركيا (١) .

ويحتل تأييد الحكومة الفرنسية (لدى لسبس) عندما طلب (سعيد) سنة ١٨٥٩ من قناصل الدول وقب الاعمال التى تجرى فى البرزخ وأن يعمل كل منهم على ترحيل رعايا دولته ، وكان (ساباتيه) قنصل فرنسا فى مقدمة الموافقين على هذا الاجراء وطلب من وكيله فى دمياط أن يأمر الفرنسيين الموجودين فى البرزخ بالرحيل فوراً وكان (دى لسبس) فى ذلك الوقت فى فرنسا فلما بلغه النبأ سعى لمقابلة الامبراطور فى ٢٣ أكتوبر ١٨٥٩ حيث حطى بعطف الامبراطور وتأييده لمشروعه فكان أن سحبت الحكومة الفرنسية قنصلها فى مصر ونقلته إلى وظيفة أخرى (٢) .

ولسنا ننكر أنه إلى جانب الأثر الذى كان لسياسة (سعيد) وتأيد الحكومة الفرنسية كان لعامل الصداقة أثره الكبير كذلك فى نجاح (دى لسبس) فإن صداقته الوطيدة بوالى مصر جعلته يحصل على امتيازات سخية وتسهيلات عظيمة كمساهمة مصر فى شراء الأسهم التى لم يستطع (دى لسبس) تصريفها ، وحفر ترعة الماء العذب التى كان مفروضاً أن تقوم الشركة بحفرها ، وحشد العمال المصريين لانجاز أعمال الحفر ، وعدم اتخاذ أى إجراء حازم أو الاستجابة بطريقة فعالة لرغبة الحكومة العثمانية لوقف الأعمال فى منطقة البرزخ ، تلك التسهيلات التى لولاها لاحقق (دى لسبس) فى مشروع قناة السويس مثلاً أخفق بعد ذلك فى مسألة بناما ، ومثلها أحقق من قبله السان سيمونيون .

إلا أن الصداقة لم تكن كل شيء — كما رأينا — وإنما تبدو أهميتها فى أن المشرف على تنفيذ المشروع (دى لسبس) صار موضع ثقة والى مصر وأن هذا الأخير يستطيع أن يطمئن إليه وهو يمنحه هذه التسهيلات .

ولقد اهتم (دى لسبس) بإبراز عنصر الصداقة التى تربطه (بسعيد)

Note pour L'Empereur a Paris, le 29 Mars 1856: Souvenirs (١)
II, p. 401-402 .

Husny , Le Canal de Suez p. 289 (٢)

دكتور مصطفى الحفاوى : قناة السويس ومسئولياتها المعاصرة ج ١ ص ٢٣٥ — ٢٣٨ .

واعتبر أن لها المقام الأول في حصوله على الامتياز حتى لقد جاء في الامتياز الأول
أن (سعيداً) منح هذا الامتياز « لصديقه الحميم (فردينان دى لسبس) » ،
والراجح أن غرض (دى لسبس) من ذلك كان رغبته في أن يدخل في روع
الرأى العام أن نجاح المشروع مرتبط بشخصه وأنه إنما حصل على الامتياز
بفضل الصلات التي كانت تربطه بوالى مصر فحسب (١) . ولقد كان (دى لسبس)
— كما رأينا في الفصل السابع — يبيت النية للإشغاف عن جمعية دراسات
فناة السويس ، ولما كان يخشى أن تكسب جمعية الدراسات إلى جانبها تأييد الرأى
العام في نزاعها معه فقد أراد (دى لسبس) أن يسود الاعتقاد بأن نجاح المشروع
مرتبط ببقائه في يديه لاستناده إلى صداقة (دى لسبس) نفسه بوالى مصر .

ملحق رقم ١

قائمة بمعاوني (انفانتان) في أثناء رحلته إلى مصر (١٨٣٣ - ١٨٣٦) (١).

| الاسم | المؤهل | المصير الذي آل اليه في نوفمبر ١٨٤٦ |
|--|------------------|--|
| أوار | ضابط مدفعية | توفي في منطقة القناطر |
| لامبير | مهندس مناجم | ناظر مدرسة الهندسة ببولاو |
| برونو | ضابط أركان حرب | ناظر مدرسه المدفعية بطره |
| فورنل | مهندس مناجم | كبير مهندسي المناجم في الجزائر |
| براكس | ضابط بحري | يعمل بالبحرية المدنية بالجزائر |
| تورنيه | ضابط مدفعية | مهندس بالسلك الحديدية في بوردو |
| ديشاروم | مهندس طرق وكبارى | موظف بفرنسا |
| دروو | مهندس | موظف بفرنسا |
| (كان هؤلاء من درسوا في مدرسة الهندسة العليا) | | |
| لينان | ضابط بحري | كبير مهندسي الطرق والكبارى في مصر |
| لوفيفر | جيولوجي | توفي في سنار |
| جوندرية | كيميائي | توفي بالطاعون في الاسكندرية |
| جافاري | كيميائي | عاد إلى فرنسا وتوفي بباريس عام ١٨٥٠ |
| إيفون | رياضي | عاد إلى فرنسا ويعمل بمركز باريس |
| لامى | مهندس معماري | مات بالطاعون وهو يشرف على إقامة مزرعة شبرا |
| ماشيرو | رسام | مدرس الرسم بمدرسة الخيالة بالحيزة |
| دمولار | حداد | مات بالطاعون في منطقة القناطر |
| الكسندر ميكانيكي | | مات بالطاعون في منطقة القناطر |
| أشار | مصور نقاش | عاد إلى فرنسا |
| روجيه | موسيقى | التحق بالكنيسة الامبراطورية في روسيا |
| دافيد | مؤلف موسيقى | في ألمانيا يقوم بالدعاية لمصر |
| أوليفيه | زراعي | مات في مزرعة بالقرب من الاسكندرية |

(١) أورد (انفانتان) هذه القائمة من خطابه في ٢٧ نوفمبر ١٨٤٦ في جميعه دراسات

قناة السويس : أعمال سان سيمون وانفانتان ج ١٢ ص ١٣ - ١٥

مات بالطاعون بعد أن قام بعمل تمثال
نصفي لمحمد على
مات بالطاعون أثناء إنشاء ' المزرعة
النمذجية بشبرا

أول من مات بالطاعون في القاهرة

عاد إلى فرنسا

عاد إلى فرنسا

...

...

ناظر مدرسة الطب في مصر

...

مات بالطاعون في القاهرة

عاد إلى فرنسا

...

...

...

عاد إلى فرنسا

...

...

...

مات بالطاعون في القاهرة

عاد إلى فرنسا

قنصل فرنسا في آسيا الصغرى

عاد إلى فرنسا

...

مات في رحلة إلى سنار

...

الريك مشال

بسكودي دومبال زراعى

بيتيه زراعى

فورساد طبيب

لاشين طبيب

جالا طبيب

ريجو طبيب

شازبان طبيب

بيرون طبيب

كونيا طبيب

ديلو طبيب

سانتور طبيب ييطرى

بارو من الادباء

أوربان من الادباء

دوجويه من الادباء

جرانال من الادباء

كولان من الادباء

نويل من الادباء

ماسول من الادباء

مارشال من الادباء

جانان من الادباء

كومب رحلة

تاميزيه رحلة

هولشتين من التجار

ربول من التجار

توشيه من التجار

ملحق رقم ٢

تقرير جمعية ليبزج إلى (مترنيج)

في ٢٥ أبريل ١٨٤٥

نخامة الدوق . . .

لقد كانت مسألة حفر قناة السويس في برزخ السويس — وهي مسألة بالغة الأهمية — موضع بحوث متعددة ، ولكنها لم تصل إلى نتيجة حاسمة ، ونظراً لأنه تربطنا بالشرق علاقات كثيرة فقد دعانا هذا — نحن الموقعون ومعنا بعض أصدقائنا في الخارج إلى وضع هذه المسألة موضع البحث الجدى بدراسة النفاط الآتية على وجه الخصوص :

(أ) ما الأثر الذى سوف يحدثه شق قناة السويس على التجارة الأوروبية .
(ب) هل من الممكن حفر قناة تصلح لمروور السفن من جميع الأحجام دون حاجة إلى تفريغ البضائع وإعادة شحنها ؟

(ج) أى رموس الأموال يمكن استخدامها في المشروع ؟

(د) متى تحين الفرصة للبده في هذا المشروع العظيم ؟

إن إعادة ربط أوروبا وآسيا عن طريق السويس ليس إلا إعادة التجارة إلى الطريق الذى كانت تسلكه قبل أن ينتزعها منه الكشف الذى قام به (فاسكو داجاما) ومن ثم فإن متاجر الشرق والصين سوف تتدفق على موانئ الإدرياتيكا والبحر المتوسط إلى القارة كلها ، وسوف تمتنع مصانعنا عن جلب المواد الخام من الشرق عن طريق إنجلترا ، وسوف تنهض الملاحة الألمانية ، كما ستصبح المصانع الألمانية أقرب من المصانع الانجليزية إلى أسواق الهند الشرقية والصين وذلك بعد ما كانت المصانع الألمانية ترسل منتجاتها إلى هذه الأسواق عن طريق إنجلترا مما جعل المنافسة مع المصانع الإنجليزية تكاد تكون مستحيلة .

وعلى الرغم من أن إنجلترا سوف تحصل على فوائد عديدة إلا أنه لن يغيب عن نظر الإنجليز البعيد أن القارة الأوروبية سوف تحصل على مزايا أكثر . ولذلك فإن هذا المشروع لن يكون موضع ترحيب في إنجلترا .

أما فرنسا ففيها كثيرون يؤيدون المشروع ، إلا أن بعض ذوى رأى من الفرنسيين يعتقدون أن ترحيب فرنسا بالمشروع سوف يثير عاصفة من المعارضة سواء في لندن أم في القاهرة وذلك بسبب فتوحات فرنسا في إفريقيا . وبذلك يصبح من المحتمل أن يكون تأييد فرنسا للمشروع سبباً في عرقلة تنفيذه بدلاً من أن يفيد ، إذ سرف يسرب الشك إلى قلب الباشا عندما يرى المصالح الإنجليزية والفرنسية تسعى لمد جدورها في أرض بلاده حيث أن ذلك سوف يسبب له متاعب جمة . ولكن الأمر يختلف تماماً إذا طهر المشروع بمظهره التجارى فحسب . هذا إن يكون إلا إذا قامت شركة من أصحاب رؤوس الأموال من الألمان لتنفيذ المشروع على أن تستعن بأموال فرنسية وإنجليزية ، وفي هذه الحالة تتاح للدويلات الألمانية فرصة المطالبة بحماية المشروع لحماية مصالح رعاياها وتطالب الدول الكبرى الأخرى بالانضمام إليها لهذا الغرض . وهذه الطريقة وحدها يمكن خروج مشروع القناة إلى حين التنفيذ وننتقل للقناة — بصفتها مشروعاً يختم التجارة العالمية ومن أجل رفاهية الدول الأوروبية جميعاً دون امتياز لأية واحدة منها .

وسوف تلقى رغبات أصحاب رؤوس الأموال من الألمان الاهتمام في مصر طالما أنه من المعروف أن الأطماع التي تسيطر الدول الأوروبية ليست موحدة لدى الدويلات الألمانية ، كما أن الباشا يعتقد أن التفاهم مع الدويلات الألمانية سوف يؤدي إلى تقوية مركزه أمام جيرانه الذين يتهددونه في الشرق والغرب .

إن إنشاء شركة في أوروبا الوسطى لحفر قناة السويس بشروط معينة ليس بالأمر البعيد المنال ، فإذا حظى هذا المشروع بموافقة سموكم فإن الموقع على هذا ومعه شركائهم في الخارج سوف يشرفون بتقديم عرض أوفى للمشروع .

إمضاءات : البرت دوهر

جوستاف هاركون

لويس سيلور

ليبرزح في ٢٥ أبريل سنة ١٨٤٥

(١) الوثائق النمساوية (الميكرو فيلم) : تقرير جمعية ليبزج الألمانية المؤرخ في ٢٥ أبريل سنة ١٨٤٥ والمرفوع إلى البرنس مترنيخ .

(٢) الآراء التي وردت في هذا التقرير عبرت عنها الجمعية بعد أن أوفدت مندوبا عنها إلى مصر التقى به محمد علي في الفيوم في ٣٠ يناير ١٨٤٥ وتباحث معه بخصوص مشروع القناة وعبر محمد علي للمندوب الجمعية عن مخاوفه من أن يؤدي حفر القناة إلى احتلال مصر .

(٣) استرشد السان سيمونيون برأى جمعية ليبزج وطالبوا بالألتصدي فرنسا وحدها لتنفيذ المشروع حتى لا تثير الشكوك حول أطماعها الاستعمارية فضمروا إلى جمعية دراسات قناة السويس أعضاء من دول أخرى كالنمسا وانجلترا إلى جانب الأعضاء الفرنسيين .

(٤) انضم المهندس الألماني (البرت دوفور فيرونس) عضو جمعية ليبزج وأحد الموقعين على هذا التقرير إلى جمعية دراسات قناة السويس عند تكوينها .

ملحق رقم ٣

حطاب

من الآب أنفائنان إلى المهندس النمى نجرىلى

فى ٢٣ أغسطس ١٨٤٨

جمعى دراساء قناة السرىس

٢٤ شارع لافكتوار

بارىس فى ٢٣ أغسطس ١٨٤٨

زمىلى العزىز :

مضى شهران على صدىقنا (تالابو) وهو ملازم الفراش ، ولولا هذا الحادث
لحضر إلى بارىس لأعماله المتصلة بسكة حدىد مرىلىا ولىتفق معى على الخطط
الجدىدة بشأن السوىس ، وآمل أن ىتحسن فى أوائل سبتمبر ، وقد أرسلت إلىه
نسخة من خطابك المؤرخ فى ١٥ أغسطس ، وأنا انظر دائماً نظرة اغتباط إلى
موافقتك التامة على الطرىفة التى تربط بها - أنت وأنا - مسألة السوىس بالحالة العامة
فى أوروبا .

والآن دعنى أحدثك عن كل مامر بخاطرى منذ مدة بخصوص هذا الموضوع
وبخصوصاً منذ أجبرتنى برحىلك إلى مىلان .

لأنه لمن المستحيل ألا تكون الأحداث الجسم التى هزت أوروبا وغيرت
أحوالها تغىراً عمىقاً سببا فى تعدىل الطرىفة التى ارأىناها وألشأنا على أساسها
مشروعنا الخاص بالسوىس ، ذلك المشروع الذى ىحمل طابع دول ثلاث لوجود
ثلاث مجموعات ، ومع ذلك فإن المشروع ىبدو كمشروع خاص ىنفذ تحقىقاً
لمصالح خاصة ، لأنه فكرة نظرىة ولىس عملاً سىاسياً . ولعلك تذكر أننى - منذ
البداىة - كنت أخشى أن أقحم السىاسة فى موضوعنا اعتقاداً منى بأن الوقت لم
ىحن بعد ، وأن تدخلى الساسة من دولة أو أخرى قد ىتسبب فى فتل مشروعنا
والىوم أصبحت أعتقد غير ذلك ، فإنه فى الوقت الذى تتفق فىه هرىسا وانجلترا

ملحق

تنظيم مجلس إدارة الشر

ألمانيا

رؤساء

صاحب السمو الإمبراطورى الأرشيدوق

مكسميليان وينوب عنه :

سعادة ميسيو دى بروك وزير المالية .

وسعادة شيفالييه دى توجنبرج

وزير التجارة .

مجلس

وزير هولنده فى فيينا

قنصل الأراضى المنخفضة العام فى مصر

مدير اللويد فى تريست

ميسيو دوفور فيروس من ليبزج

رئيس المؤسسة الصناعية بفيينا

رئيس الغرفة التجارية فى البندقية

رئيس الغرفة التجارية فى هامبورج

رئيس الغرفة التجارية فى برلين

رئيس الغرفة التجارية فى أمستردام

.. .. .

... .. .

.. .. .

١٢ عضواً

فرنسا

أحد أمراء الأسرة المالكة

وينوب عنه :

السكوت دى مورنى رئيس الجمعية

التشريعية .

إثنان من المديرين بوزارة الخارجية

أحد ضباط الحاشية الإمبراطورية

السكرتير العام لهيئة المعرض الدولى

أحد مديرى الخط الحديدى بين ليون

والبحر المتوسط

أحد مديرى الشركة العامة للهجمات البحرية

أحد مديرى شركة الملاحة فى البحر المتوسط

رئيس الغرفة التجارية فى ليون

رئيس الغرفة التجارية فى مرسيليا

رئيس الغرفة التجارية فى باريس

قنصل فرنسا العام فى مصر

... .. .

... .. .

١٢ عضواً

رقم (۴)

شركة العالمية لقناة السويس

| | |
|---|--|
| <p>الشرق</p> <p>صاحب السمو محمد سعيد باشا وينوب عنه : أدهم باشا وزير الخارجية</p> | <p>انجلترا</p> <p>الشرف</p> <p>نخامة دوق دي نورثمبر لاند وينوب عنه : رئيس مجلس إدارة شركة الهند</p> |
| <p>سعادة سليمان باشا القائد العام كونيج بك سكرتير خاص الوالي أرتين بك عبد الرحمن بك</p> | <p>الإدارة</p> <p>مدير شركة شبه الجزيرة والشرق قنصل انجلترا العام في مصر أحد مديري شركة الهند مدير الشركة العامة للإصلاحة</p> |
| <p>لامبير بك قنصل تركيا العام في باريس</p> | <p>أحد أصحاب شركة ملاحية من ليفربول عضو في البرلمان الإنجليزى</p> |
| <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> | <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> |
| <p>١٢ عضواً</p> | <p>١٢ عضواً</p> |

لجنة مركزية

انفانتان
ارليه دوفور
أحد ضباط الحرس الامبراطوري
مدير الشركة العامة للنهيمات البحرية

مديرون مفوضون

ريفولتلا في تريست
ثان في ليزج
ثالث في امستردام

المدير

مسيو فردينان

المهندس

تالابو

مدير سكة حديد ليون — البحر
المتوسط

دى نجريللى

مدير سكة حديد لمبارديا — البندقية .

جنته مراسلات

خمسة

مدبرون مفاوضات

ثلاثة

العام

دي لسياس

سون

لينان بك

روبرت ستيفنسون

ملحق رقم ٥

تقرير مرفوع من المهندس النمساوى (نجريللى) إلى
الأرشييدوق (فرديناند مكسمليان) في ٢٦ فبراير ١٨٥٥ (١)
جمعية دراسات قناة السويس
صاحب السمو الامبراطورى فرديناند مكسمليان جوزيف
رفيع المقام . . .
صاحب السمو الامبراطورى

أن المسألة العالمية الكبرى الخاصة بشق برزخ السويس والتي أثمرت - خلال
قرون طويلة - اهتمام ملوك كثير من الدول لإبان عهودهم الزاهرة ، قد أثيرت مرة
أخرى في العقود الأخيرة من السنين .

لقد سبق أن تكونت في باريس عام ١٨٤٦ هيئة باسم « جمعية دراسات قناة
السويس » ، وكانت تتكون من ثلاث مجموعات: انجليزية وفرنسية وألمانية ، وكان
المهندس (روبرت ستفنسون) المشرف الفنى على المجموعة الإنجليزية ، بينما عهد
إلى المهندس (بولان تالابو) مشرفاً فنياً على المجموعة الفرنسية ، أما المجموعة
الألمانية فقد عين عليها كاتب هذه الرسالة وكان لكل مجموعة عشرة أصوات ، وقد
اختصت النمسا - برعاية حكومة جلالة الامبراطور - بخمسة أصوات من
أصوات المجموعة الألمانية ، نالت ترينست ثلاثة منها : أحدها للبلدية والثاني للغرفة
التجارية والثالث لشركة اللويد ، أما الصوت الرابع فكان من نصيب الغرفة
التجارية في البندقية والخامس للاتحاد النمساوى للتجارة في فيينا ، وكان لى شرف
تمثيل هذه الأصوات الخمسة وقد لقي نشاط الجمعية كل رعاية من جانب سمو المستشار
السابق البرنس (مرنينغ) وكذلك سعادة البارون (دى كويك) رئيس مجلس
الريخ حالياً والرئيس السابق للبلاط . كما لقيت العطف والتشجيع من كل مكان

(١) الأوراق المكسيكية بدار المحفوظات النمساوية بفيينا (الميكرو فيلم) وما يلاحظ أن
نجريللى رفع هذا التقرير إلى الأرشييدوق مكسمليان قبل أن تبدو من (دى لسبس) فيه
الاشعاع على جمعية الدراسات .

عندما بدأت في تنفيذ المهمة الموكولة إلى ببحث الطريقة التي يمكن بواسطتها توصيل قناة السويس إلى البحر المتوسط ، وقد أرسلت لهذه الغرض مجموعة من المهندسين النمساويين ، وقد قامت هذه المجموعة - خير قيام - بمهمتها الخاصة بدراسة المنطقة المطله على البحر المتوسط طبقاً لتعليماتي ويمكن أن تكون هذه الدراسة أساساً لمقترحاتي المسبقة، وفي نفس الوقت قام المهندسون الفرنسيون تحت إشراف (تالابو) بعملية قياس ومسح المنطقة الواقعة بين البحرين ، أما (ستفنسون) فقد قام من جانبهم بجمع الخرائط التي يمكن الاستفادة منها فيما بعد في دراسة البحر الأحمر .

وفي ربيع عام ١٨٤٨ كان الرؤساء الفنيون في جمعية الدراسات على وشك الرحيل إلى مصر للاتفاق والاستقرار فيما بينهم على المشروعات التي سوف تنفذ، ولكن قبل رحيلهم بأيام قلائل نشبت ثورة فبراير في باريس وتلتها حوادث عام ١٨٤٨ التي أرغمت الجمعية على وقف نشاطها .

ولكن ما أن عاد النظام والهدوء حتى أوفدت الجمعية إلى مصر (مسيو فردينان دى لسبس) الذي يعرف إلى مصر معرفة شخصية وثيقة، ونجح (دى لسبس) في الحصول على امتياز حفر القناة وهو الامتياز الذي تبذل الآن محاولات في الآستانة للحصول على موافقة الباب العالي عليه برعاية سعادة مثل النمسا البارون (فون بروك) .

ولقد كان للبارون (بود) من ليون شرف اطلاق سموكم في الخريف الماضي على هذا الموضوع الذي سيكون بالغ الأثر بالنسبة لمستقبل وسط أوروبا، ونظراً لاهتمام النمسا بهذه المسألة قدم مسيو (ارليه دوفور) السكرتير العام للعرض الصناعي الدولي بباريس مذكرة مماثلة إلى سموكم .

واعتقد أنه من المناسب أن تطلع سموكم على تفاصيل المشروع والأعمال التي قام بها المهندسون النمساويون وهي قياس الأعماق على ساحل البحر المتوسط بالقرب من طينة ، وهي بحوث لها أهميتها كذلك بالنسبة للأسطول الإمبراطوري .

ويشرفني أن أقدم لسموكم صورة من هذا العمل راجياً أن تشموا برعايتكم الأغراض التي تسعى جمعية دراسات قناة السويس إلى تحقيقها وتسبغوا عليها حمايتكم .

نجريلى

فيرونا في ٢٦ فبراير ١٨٥٥

ملخص رقم ٦

خطاب

من أجليه إلى نجريللى بتاريخ ٢٠ يونيو ١٨٥٥

زميلي العزيز وصديقي المبجل

لقد تسلمت رسالتك المؤرخة في ٢١ مايو وتلك المؤرخة ١٢ يونيو ولم يحدث
أبداً أن التزمت جمعية الدراسات باتجاه معين لقناة السويس ولم يقيم المهندسون
المشهورون بدراسة المشروع إلا للتأكد من أنه في الإمكان شق قناة تصلح للبلاحة
البحرية وتقدير نفقات هذا المشروع العظيم . وإذا كان مسيو (تالابو) قد اعتقد
بوجوب نشر رأيه الشخصي عن اتجاه القناة فلم يدفعه إلى ذلك سوى النشرات التي
صدرت من مصر مؤيدة اتجاه القناة إلى (بيلوز) وهو الحل الذي فرض على سعيد باشا
والرأى العام قبل الأوان . ولا يمكن لأي مفكر متدبر أن يوافق على فرض أي
اتجاه للقناة — أياً كان — مقدماً على الشركة العالمية التي سيعهد إليها بتنفيذ
المشروع ، فهذا أمر مخالف للصواب سواء من أنصار اتجاه القناة إلى الاسكندرية
أم من أنصار اتجاهها إلى بيلوز . ورأينا — كرايك — كان ولا يزال ضم القوى
وتوحيد جهود جميع الشخصيات العظيمة في أوروبا ومصر بل والعالم أجمع لأننا
لن نستبعد الروس ولا الأمريكيين ، وعندما يتم تنظيم عناصر الشركة العالمية التي
ستقوم بالتنفيذ — حيثئذ فقط — نستطيع الوصول إلى رأى قاطع بخصوص
الاتجاه الذي سوف تسير فيه القناة وذلك بعرض المسألة على بساط البحث أمام
أكثر الناس خبرة في هذه المسائل .

ومن أجل هذه الغاية ويهدى هذه الآراء قننا بتشكوين جمعية الدراسات ،
وبعد فترة من الخول استمرت ستة أعوام بسبب الاحداث السياسية دب النشاط
فيها عندما طلبنا من زميلنا العظيم البارون (دي بروك) (في خطابين أرسلهما
إليه انفانتان) في ٢٧ نوفمبر سنة ١٨٥٣ ، ١٦ فبراير ١٨٥٤) أن ينهز فرصة
وجوده بالآستانة ليزج بهذه المسألة السلبية العظيمة في المحال السيامي .

وبعد نحو عام وجه (سعيد باشا) دعوة رقيقة إلى مسيو (دى لسبس)
الذى عبر لنا عن رغبته وأمله في أن يحصل من الوالى على امتياز القنّاة . وكان
مسيو (دى لسبس) — الذى يرتبط بنا ارتباطاً وثيقاً منذ مدة طويلة — يعلم
تمام العلم جهودنا الطويلة من أجل هذا المشروع العظيم وقد استشارنى بخصوص
ما يمكن أن تتمخض عنه هذه الرحلة ، وقد أغريته بالقيام بهذه المحاولة الرائعة
وزودناه بجميع الوثائق التى نمتلكها عن المشروع ؛ وحضر ليستأذن منا فى ليون
ومن (تالابو) فى مرسيليا ، وأحيراً فإننا فى الحقيقة لم نوقع معه أى اتفاق ، فقد
كان لنا الحق فى أن نعتقد — وأنا على وجه الخصوص — أن مسيو (دى لسبس)
لن يعتبر هذه المحاولة مسألة خاصة به وإنما مسألة مشتركة بينه وبيننا . وعلى هذا
الاساس سارت مراسلاتنا معبرة عن ارتباطنا التام وآمالنا المشتركة . فإنه
بمجرد أن حصل مسيو (دى لسبس) على فرمان من الباشا أبلغنى به وأرسل
إلى نسخة من :

(أ) تقريره الذى رفعه إلى الوالى .

(ب) فرمان الامتياز .

(ج) مشروع قائمة بالأعضاء المؤسسين .

(د) تعليماته إلى المهندسين المصريين^(١) .

كما طلب منى — فى نفس الوقت — أن أبذل جهدى من أجل المشروع سواء
فى فرنسا أم فى إنجلترا ، وكلفنى بشراء بعض الأشياء على الحساب العام ولو أن
هذا لم يحدث .

ولقد كانت هذه المراسلات وماتلاها وذية للغاية حيث كانت كافية — بصرف
النظر عن محادثاتنا معه قبل رحيله — لىكى اعتقد أننى مكلف بالعمل والتصرف كما
فعل مسيو (دى لسبس) نفسه .

وقد أخذت فى تهدئة مخاوف زملائنا فى المانيا الذين كانوا يخشون أن ينقلب
مسيو (دى لسبس) على جمعية الدراسات ويهجرها .

(١) يفصد (لينان) و (موجيل) .

ولقد كنا نعلم أن البارون (دى بروك) يعتقد مثلنا أن مسأله السويس يجب أن تعالج وتحل في مؤتمرات فيينا على اعتبار أن هذه المؤتمرات سوف تحقق السلام قريباً ، وفي انتظار مسيو (دى لسبس) منذ أواخر فبراير أخذنا — بالاشتراك مع (انفانتان) وبناء على اقتراح ملاح من شخصية كبرى (يقصد الامبراطور نابليون الثالث) — في إعداد مشروع لتنظيم الشركة العالمية ، وهو المشروع الذى أرسلته إليك في حينه كدأبنا في جميع الأعمال المتصلة بالسويس . كما أرسلنا مشروع التنظيم إلى مسيو (دى لسبس) ، وعندئذ توففنا ، لأنه على الرغم من موافقة الامبراطور على التنظيم والحاحه علينا لكي يعجل بتشكيل الشركة حتى لا تكون مساعيه الدبلوماسية من أجل السويس على غير أساس فإن خطاباتنا إلى مسيو (دى لسبس) ظلت لا تحظى برد منذ عدة شهور ، وعلينا من مصادر متعددة أنه يشكو منا لأننا لم ننتظره لاعداد الوسائل ووضع المشروعات التى طلبها الامبراطور ووافق عليها .

ومع ذلك فإننا لا نريد أن نعتقد أن مسيو (دى لسبس) يريد الاساءة إلينا باعتقاده أننا نحاول القضاء على مركزه أو الاقلال من أهميته ، فلقد وضعناه — في مشروع التنظيم — في منصب رئيس مجلس إدارة ، ولذلك سننتظره وسنوقف نشاطنا ، وهذا هو السبب في أنك لم تسمع شيئاً عنا منذ مدة . ولكن الأمر الذى رفضنا أن نعتقده لم يلبث أن صار — مع الأسف — حقيقة واقعة منذ عوده مسيو (دى لسبس) ، فإننى لم أعلم بوصوله إلى باريس إلا بعد مدة ، والصدفة وحدها هى التى جعلتني التقى به عند البرنس (نابليون) بعد وصوله بثمانية أيام ، وعلينا من كل المصادر أنه يتصرف ويتكلم بطريقة تسيء إلينا ويحاول أن ينتزع منا الأصدقاء أصحاب النفوذ الذين جعلناه يتصل بهم من أجل المشروع .

هذا التصرف كان يستدعى التفسير ، وقد وحدث أن واجبي وكرامتي يحتملان على أن أكتب إلى (مسيو دى لسبس) الخطاب الذى أبعث اليكم بصورة منه راجياً أن ترسلوه إلى زميلنا البارون (دى بروك) مع الرد الذى وصل اليكم .

لقد ضل مسيو (دى لسبس) بطريقة مؤسفة للغاية ، لقد فقدنا الأمل في أن يعترف بأنه خدع نفسه وأنه خضع لعواطف ونوازع لا تسمو إلى منزلة

المشروع العظيم . فإذا استمر في غيه وأوهامه ، وإذا أصر على الاعتقاد بأن هذا المشروع العالمي قد أصبح في جيبه على شكل فرمان ، فأننا — مع ذلك — سرف نتمسك بكل قوة بجمعية الدراسات القائمة كما قال البارون (دى بروك) لأن مشروع السويس ليس مشروعاً مصرياً أو تركياً فحسب كما يدعى (ميسيو دلسبس) بل لأنه مشروع أوروبى وعالمى قبل كل شيء ، ويجب أن تكون الشركة التى ستقوم بتنفيذه منبثقة عن إرادة الدول التى يهملها المشروع لا أن تكون تعبيراً عن رغبة (سعيد باشا) وتعطفه على هذا أو ذاك من أصدقائه .

أن الأنباء الاليمية التى انقلها اليك اليوم يجب أن تدعوك - أيها الرميل العزيز - إلى التفكير في مدى ضرورة اجتماعنا في باريس في يوليو لى بحث في تكوين الجمعية التى ستنفذ المشروع وليس من شأننا أن نحدد موعد هذا الاجتماع ولكن الأمر متروك للبارون (دى بروك) .

أرليه دوفور^(١)

مصادر الدراسة

أولا - وثائق غير مطبوعة

(أ) الوثائق التركية بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة وتتمثل في الرسائل المتبادلة بين والى مصر وحكومة الباب العالي : وكذلك بعض المحررات الرسمية بين (دى لسبس) والحكومة المصرية .

(ب) الوثائق الإنجليزية وهى صور من وثائق وزارة الخارجية الانجليزية F. O. محفوظة بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة ، ومعظم الوثائق التى تختص بقناة السويس فى الفترة موضع البحث (١٨٥٤ - ١٨٥٥) تحت رقم 97/1156 وهى عبارة عن الرسائل المتبادلة بين كل من قنصل انجلترا فى مصر والسفير الانجليزى فى الاستانة ووزارة الخارجية الانجليزية بخصوص مشروع القناة .

(ج) الوثائق النمساوية والمكسيكية وهى من محفوظات دار الوثائق النمساوية بفينا Haus-Hof Hnd Staat Archiv تحت رقم 13 Fach Adl Registrateur ، وقد أمكن الحصول عليها على شكل فيلم فوتوغرافى مصور Microfilm ، وقد طبعت هذه الوثائق وترجمت من الألمانية . وهذه الوثائق تمثل :

١ - تقارير قنصل النمسا فى مصر وسفيرها فى الاستانة ولندن إلى حكومتهم بخصوص مشروع القناة .

٢ - مراسلات متبادلة بين أعضاء جمعية دراسات قناة السويس .

٣ - تقارير رفعها بعض أعضاء جمعية دراسات قناة السويس إلى مترىخ أو الارشيدوق فرديناند مكسمليان بخصوص المشروع .

وهذه المجموعة من الوثائق النمساوية التى أمكن شراؤها أوفى من تلك التى جمعها (ساماركو) والموجودة فى دار الوثائق التاريخية بالقاهرة .

(د) الوثائق الأمريكية وتتمثل في مراسلات قنصل الولايات المتحدة الأمريكية إلى حكومته في الفترة موضع البحث ، وقد حصلنا عليها على هيئة فيلم يشمل رسائل مفاصل الولايات المتحدة الأمريكية في مصر في المدة بين ٢٩ يناير ١٨٤٩ ، ٢٤ من أغسطس ١٨٦٠ .
وهذه المجموعة تحمل رقم :

Micro-Copy No. T. 45' Roll No. T. 2.

ثانياً - وثائق مطبوعة

(١) الكتاب الأبيض في تأميم شركة قناة السويس : أصدرته الحكومة المصرية (في أغسطس عام ١٩٥٦) .

(b) Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez :

1.—Firman de Concession et cahier des charges Status (Paris 1856) ;

2.—Extraits des procès Verbaux des Seances de la Commission Internationale du Canal de Suez (Paris 1856),

(c) De Testa, le Baron-Recueil des Traités de la porte Ottomane avec les puissances Etrangères, 3 Vols. (Paris 1868),

(d) Hurewitz, J. C. . Diplomacy in the Near East, Vol. I A Documentary Record (1535-1914). (1956).

(e) Oeuvres de Saint-Simon et d'Enfantin, 20 Vols.

وقد حوت هذه الموسوعة الكثير من المعلومات عن السان سيمونيين ، وتضمنت الأجزاء ٩ ، ١٠ ، ١١ ، ١٢ ، خصوصاً كل مراحل نشاطهم من أجل مشروع توصيل البحرين حتى طهور (دى لسبس) على مسرح المشروع .

(f) D'Allemagne, René Les Saint-Simoniens, (Paris 1930).

أهمية هذا الكتاب أن مؤلفه عين في عام ١٨٨٧ بمكتبة الترسانة Arsenal بباريس حيث توجد أوراق السان سيمونيين وكلف (دالمني) بتنظيم هذه الأوراق

وقد استفاد منها فنشر الكثير منها في كتابه المذكور ، وهي تصور أفكارهم بوجه عام ونحو مصر والشرق على وجه الخصوص ، كما توضح جهودهم التي بذلوها من أجل المشروع خلال رحلتهم الأولى إلى مصر بين عامي ١٨٣٣ ، ١٨٣٦ .

ثالثاً : كتب المراجع

1.—Maunier : Bibliographie Economique, Juridique et Sociale de l'Egypte (1798 — 1918) (Le Caire 1918),

2,—Encyclopaedia of Social Sciences, Editor-in-in'Chief R. A. Seligman, Vol. XIII. (N. Y. 1934), (Saint-Simon and Saint Simonians, P. 509 and seq....)

رابعاً : المصادر الأفرنجية

١ — كتابات المعاصرين

— Conrad, F, W · Canal de Suez — Etat de la Question (La Haye 1858).

وأهمية هذا الكتاب في أن مؤلفه (كونراد) كان عضواً في اللجنة الدولية كما اسندت إليه رئاسة اللجنة الفرعية التي حضرت إلى مصر لبحث المشروع في أواخر عام ١٨٥٥ — ورئاسة اللجنة الدولية ذاتها عند ما شرعت وضع تقريرها المفصل .

— Lesseps, Feid. ·

(a) The Isthmus of Suez Question (London-Paris 1855)

(b) Percement de l'Isthme de Suez, Atlas des Cartes, plans, Sondages, profils et forges à l'appui du projet de la commission Internationale (3eme Serie des documents Paris 1856)

(c) Egypte et Turquie (Paris 1869).

(d) Lettres, journal et documents pour servir à l'Histoire du Canal de Suez. (Paris 1875), 5 Vols.

(e) Souvenirs de 40 ans dédiés à mes Enfants (Paris 1887), 2 Vols.

(f) Origines de Caual de Suez (Paris 1890).

— Description de L'Egypte, seconde edition, (Paris 1827) (Tome onzième, Etat Moderne).

— De Simencourt, A. . L'Isthme de Suez. Son percement (Examen au point de vue des interets commerciaux de la France et de l'Europe Occidentale, Paris 1859).

— Desplaces, Ernest Le Canal de Suez, Episode de l'Histoire du XIXe. Sicele (Paris 1868),

— Fontane, M. Marius Le Canal Maritime de Suez (Paris 1869).

— Kenny, Ch. Lamb The Gates of the East Ten Chapters on the Isthmus of Suez Canal (London 1857)

— Labat, L .

(a) Route de d'Inde par l'Egypte et la Mer Rouge (Paris 1839)

(b) L'Egypte Ancienne et Moderne (Paris 1840).

— Linant de Bellefonds · Memoires sui les Principaux Travaux d'Utilité publique exacutés en Egypte depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours, (Paris 1872).

— Mariette, Ed. Mariette Pacha, Lettres et Souvenus persnels (Paris 1904).

— Marmont (Maréchal) : Voyage de..., T. III, (Paris 1837).

— Merruau, Paul, M. L'Egypte Contemporaine (1840—1857) de Moh Ali à Saïd Pacha (Paris 1858).

— Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin Publiées par les membres du Conseil institué par Enfantin pour l'Exécution des ses derniers volontés, Tomes 9 10, 11, 12 (Paris 1867)

— Philgret, le capitaine Observations Hydrauliques dans la Baie de Peluse, (Paris 1857).

— Ritt, Olivier Histoire de l'Isthme de Suez, (Paris 1869)

— Saint-Hilaire, Barthelemy Lettres sui L'Egypte (Paris 1856).

— Silvestre, Henri · L'Isthme de Suez (1854-1869), (Paris 1869).

— Société d'Etudes de l'Isthme de Suez, Travaux de la Brigade Française, Rapport de l'Ingénieur (Paris 1847).

— Société d'Etudes.....

Carte de la

— Vesey, Fitzgerald . The Suez Canal, the Eastern Question and Abyssinia, (Lond. 1867).

٢ - مؤلفات غير المعاصرين

— Anis, Moh, (D1.) . England the Suez Route in the 18th Cent. (Cairo 1657).

— Batbedat, Th. De Lesseps intime ouvrage illustré d'après des originaux et des documents photographiques (Paris, S. D.).

— Beaty, Charles . De Lesseps of Suez, The man and his Time (N. Y. 1956).

— Berteaut, S. Ferdinand de Lesseps et son Oeuvre (Marseille 1874).

— Borde, paul . L'Isthme de Suez (Paris 1870)

— Bourdon, Claude Anciens Canaux Anciens Sites et porte de Suez (Le Caire 1925), (Memoires de Société de Geographie d'Egypte).

— Brehier, Lonis : L'Egypte de 1798 à 1900 (Paris, S. D.)

— Bridici, L. : Une Famille française — Les de Lesseps (Paris 1900).

— Cameron . Egypt in the 19th. Cent. (or Moh. Ali and his suecessors until the British occupation in 1882 — Lond 1898).

— Carré, Jean-Marie : Voyageurs et Ecrivains français en Egypte, 2 Vols. (Publications de l'Institut français d'Archeologie Orientale, Le Caire 1932).

— Chirol, Sir Valentine . The Egyptian Problem (Lond. 1920).

— Cocheris, Jules Situation Internationale de l'Egypte et du Soudan (Paris 1903).

— Coureau, Kobert : Ferdinand de Lesseps, de l'apothecose de Suez au Scandale de Panama (Paris 1932)

- Crabites, Pierre : The Spoilation of Suez, (Lond. 1940).
- D'Allemagne, Henri-René Les Saint-Simoniens (1827-1837) (Paris 1930).
- D'Autry : Le Percement de L'Isthme de Suez (Paris 1947)
- Doum, G. Histoire du Regne du Khedive Ismail (Rome 1938).
- Elgood, Lieut. Colonel P. G. : The Transit of Egypt (Lond 1928).
- Fitzgerald, perey . The Great Canal at Suez, its Political, engineering and financial history, with an account of the struggles of its projector Fied. de Lesseps (Lond. 1876) 2 Vols.
- Goldsmith, G, The Suez Canal (Lond. S. D.).
- Gravier, Gabriel : Ferdinand de Lesseps, (Rouen 1895).
- Halleberg, Ch. W. . The Suez Canal, its History and Diplomatic Importance (N. Y 1931).
- Hoskins, Harold Lancaster : British Trade Routes to India (N Y 1928).
- Husny, Hussain Le Canal de Suez et la Politique Egyptienne (Montpellier 1923)
- Issa Amine : Le Canal Maritime de Suez, (Thèse, Lyon 1927)
- Kostolany, André : Suez, le Roman d'une Entreprise (Paris 1939).
- Mazuel, Jean : L'Oeuvre Geographique de Linant de Bellefonds, Etude de Geographie Historique (Le Caire 1937)
- Micard, E. . Le Canal de Suez et le Genie français (Paris 1922).
- Reymond, Paul . Le Port de Port-Said (Memoires de la Société d'Etudes Historiques et Geographique de l'Isthme de Suez, T. I) (Le Caire 1950)
- Roberts Frank : Egypt and the Suez Canal (Washington 1943).
- Rossignol, L. M. : Le Canal de Suez, Etude Historique, Juridique et Politique (Paris 1898).

— Roux, J. Ch. : L'Isthme et le Canal de Suez, 2 Vols. (Paris 1901).

— Roux, F. Ch. : L'Angleterre, l'Isthme de Suez et l'Egypte au XVIIIe. Siecle. (Autour d'une Route) (Paris 1922).

— Sabry, Moh. (Dr.) : L'Empire Egyptien sous Ismail et l'ingerence Anglo-Française. (1863-1879) (Paris 1933).

— Sammarco, Ang. :

(a) Precis de l'Histoire de l'Egypte, T. IV, (Rome 1935).

(b) Histoire de l'Egypte Moderne, T. III, le Regne du Kh. Ismail (le Caire 1937)

— Seifed-Dean, I. N. : England's Opposition to the Suez Canal Project (Thesis-Liverpool 1934).

— Shukry, Moh. F. (Dr.) The Kh. Ismail and Slavery in the Sudan (1863-1879) (Cairo 1938).

— Siegfried, André : Suez, Panama et les Routes Maritimes Mondiales (Paris 1940).

— Sorin, Elie : Histoire de la Jonction des Deux Mers (Paris 1870).

— Voisin : Le Canal de Suez (Paris 1902), T. I.

— Weiner, Lionel : L'Egypte et Ses Chemins de fer (Ouvrage publié à l'occasion de XIIe. Session du Congrès Internationale des chemins de fer, Bruxelles 1932), (le Caire 1933).

— Wilson, Sir A. T. : The Suez Canal (Lond. 1933).

خامساً : مقالات

(a) La Revue des Deux Mondes :

1. Letronne : L'Isthme de Suez, le Canal des deux Mers sous les Grecs, les Romains et les Arabes (Juillet 1841).

2. Chevalier, Michel : Projets de Percement de l'Isthme de Panama et l'Isthme de Suez. (Janvier 1844).

3. Baude, J. J. De : L'Isthme de Suez et du Canal à ouvrir de la Mediterranée à la Mer Rouge (15 Mars 1855).

4. Talabot, Paulin Le Canal des Deux Mers d'Alexandrie à Suez, Moyens d'Exécution (Mai 1855).

(b) Egyptian State Railways Magazine :

1. Cosson . The Early History of the Egyptian Railway (Vol I, No. 11, Nov. 1932, p. 2-10).

2. Cosson : History of the Egyptian Overland Route (Vol. II, No. 2, Feb. 1933, p. 2-12).

3. Cosson : Further Notes on the Early History of the Egyptian Railway. (Vol. II, No 6, June 1933, p 2-5).

4. Cosson : Historical Notes (Vol. III, No. 2, February 1934, p 3-8).

5. Cosson : Historical Notes (Vol. III, No 3, March 1934, p. 3-14).

(c) Geographic Magazine (Septembre 1956) :

Gaubert, Henri : Suez (Paris 1956).

(d) Bulletin de la Société Kh. de Geographie, le Caire, Serie IIc. No. No. 5 (1884) :

Vidal Linant Pacha de Bellefonds, Sa vie et Ses Oeuvres

سادسا — مراجع عربية

- أحمد عزت عبد الكريم دكتور: تاريخ التعليم في مصر محمد علي (القاهرة ١٩٣٨)
- أحمد شفيق : قناة السويس .
- الياس الايوبى : تاريخ مصر في عهد اسماعيل (القاهرة ١٩٢٣) جزم ان
- أمين سامى : التعميم في مصر (القاهرة ١٩١٧) .
- ساماركو (أنجلو) : الحقيقة في مسألة قناة السويس . ترجمة - طه فوزى .
- شارل ديل : البندقية — جمهورية ارستقراطية ، ترجمة د. أحمد عزت عبد الكريم (القاهرة ١٩٤٧) .
- شونفيلد ، هيرج : قناة السويس ، ترجمة أحمد خاكي (القاهرة ١٩٤٥) .
- عبدالعزيز الشناوى (دكتور): السخرة في حفر قناة السويس (الاسكندرية ١٩٥٨) .
- عبد الله رشوان (دكتور) : المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها (القاهرة ١٩٥٠) .
- على شافعى : أعمال المنافع العامة في عهد محمد علي (القاهرة ١٩٥٠) .
- محمد صبرى (دكتور) : أسرار قضية التدويل (القاهرة — بدون تاريخ) .
- محمد صبرى (دكتور) : فضيحة السويس (القاهرة ١٩٥٨) .
- محمد طلعت السيد عيسى : اتباع سان سيمون — مبادئهم الاجتماعية وتطبيقها في مصر (رسالة دكتوراه سنة ١٩٥٧ كلية الآداب بجامعة القاهرة - اجتماع ، غير مطبوعة) .
- محمد طلعت السيد عيسى : سان سيمون (مجموعة نواب الفكر الغربى رقم ١٤ القاهرة ١٩٥٩) .
- محمد عبد الرحمن برج : حياد قناة السويس ، منشأ فكرة وتطورها من وقت الامتياز الأول حتى نهاية الحرب العالمية الأولى (١٨٥٤ — ١٩١٤) رسالة ماجستير ، كلية الآداب بجامعة القاهرة ١٩٥٦ ، غير مطبوعة .

- محمد فؤاد شكرى (دكتور) :
- ٢ — الحملة الفرنسية و ظهور محمد على .
- ٢ — عبد الله جاك هنو .
- ٣ — مصر والسودان فى القرن التاسع عشر .
- محمد مصطفى صفوت (دكتور) :
- انجلترا وقناة السويس (١٨٥٤ — ١٩٥١) (القاهرة من مطبوعات جمعية الدراسات التاريخية ١٩٥٢) .
- محمود جلال الدين الجمل ؛
- بور سعيد ملتقى الشرق والغرب (القاهرة ١٩٥٤) .
- مصطفى الحفناوى (دكتور) :
- قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ج ١ (القاهرة ١٩٥٢) .

دليل

| | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| ١٥٦ ، ١٥٩ ، ٢٦٠ ، ٢٦٥ ، | ابراهيم الهامى ١٥٣ |
| ٢٦٨ ، ٢٧١ ، ٢٨٠ ، ٢٨٨ ، | ابراهيم باشا ٦٦ ، ١٤٦ ، ٢٥٥ |
| ٣١١ ، ٣٥٢ ، ٣٥٨ | أبو جعفر المنصور ٢٦ |
| استراليا ٢٠٨ ، ٢٧٠ ، ٢٨٧ | أبو زعبل (مستشفى) ٧٠ |
| الاسكندرية ٢٧ ، ٣٣ ، ٣٥ ، ٣٦ ، | أبو عروق ٣٠٣ |
| ٣٩ ، ٤٠ — ٤٢ ، ٤٦ — ٥٢ ، | أبو قير (خليج) ١٢٥ |
| ٥٦ ، ٧١ ، ٧٧ ، ٩١ ، ١٠٨ ، | أبو قير البرية (معركة) ٣١ |
| ١٠٩ ، ١١١ ، ١١٣ ، ١١٤ ، | أبو منجى (ترعة) ٧٥ |
| ١١٦ ، ١٢٠ ، ١٢٤ ، ١٥٠ — | أحاريت كوزيدير (مدام ١٣٣ |
| ١٥٣ ، ١٥٧ ، ١٦٤ ، ١٦٥ ، | أحمد عراقى ٣٥١ |
| ١٦٨ ، ١٧٠ ، ٢٠٢ ، ٢٠٨ ، | أحمد المحروقى (الشيخ) ٣١ |
| ٢٨٣ ، ٢٩٩ ، ٣٠٠ ، ٣٠٧ ، | الادرياتيک (بحر) ٢٩٦ ، ٩٥ |
| ٣٢٩ ، ٣٣٠ | ادكو (بحيرة) ١٢٥ |
| الاسلام ١٣٤ | أدم باشا ١٨٦ ، ٢٩٢ ، ٣١١ ، |
| اسماعيل ٣٣٨ | ٣١٢ ، ٣١٤ |
| الاسماعيليه ٣٤٠ | ارليه دوفور ٨ ، ١٢ ، ٤٠ ، ٩٠ ، |
| آسيا ١٠٧ | ٩٨ ، ١١٦ ، ١٧٦ — ١٨٣ ، |
| أشار ٧٢ ، ٣٦٢ | ١٨٧ — ١٩٣ ، ١٩٥ ، ١٩٨ ، |
| افريقية ١٩ ، ٢٦ ، ٢٧ ، ٤٧ ، ٩٥ ، | ٢١٣ ، ٢٢٣ ، ٢٦٦ |
| أفغانستان ٢١ | ارنو ٣٠٠ |
| إلبا (جزيرة) ١٦٣ | ازمير ٤١ ، ٤٢ |
| الريك ٤٠ ، ٤٣ ، ٤٨ ، ٥١ ، ٥٢ ، | اسبانيا ١٣ ، ٢٦ ، ١٦٥ ، ٢٩٦ ، |
| ٦٩ ، ٧٠ ، ٧٢ ، ١٣٢ ، ٣٦٣ ، | الآستانه ٢٧ ، ٤٠ ، ٤١ ، ٤٣ ، ٥٦ ، |
| الكسندر ٦٠ ، ٧٢ ، ٣٦٢ ، | ١٢٦ ، ١٣٧ ، ١٤٨ ، ١٥١ ، |

| | |
|----------------------------------|---------------------------------|
| اوجيني ١٦٢ ، ١٦٤ ، ١٦٦ ، ١٦٨ ، | المانيا ٣ ، ٨٨ ، ٩٥ ، ١٠٤ ، ١٥٦ |
| ٣٥٧ | الير ٣٢ |
| اودينو (جنرال) ١٦٦ | ايس ، ادوار ٢٨٩ |
| اوربان ٤٠ ، ٤٧ ، ٤٨ ، ٥١ ، ٥٥ ، | اميان (صاح) ٣ ، ١٦٢ |
| ٣٦٢ ، ١٣٤ ، ٧١ — ٦٩ ، ٥٦ | أمريكا الجنوبية ١ |
| اوزيريس (سفينة) ٢٩٩ | أمير المؤمنين (خليج) ٢٤ ، ٢٦ |
| اولوج على ٢٧ | الاناضول ٢١ |
| اوليفانت ٢٨٩ | انبارتيدو (قناة) ١ ، ٩ ، ١٣ |
| اوليفيه ٤٢ ، ٤٥ ، ٤٧ ، ٤٩ ، ٥١ ، | اندرسون ، آرثر ٨٢ — ٨٥ ، |
| ٥٥ ، ٥٦ ، ٦٧ ، ٦٩ ، ٧١ ، ٧٣ ، | ٢٨٩ ، ٢٩٠ |
| ٣٦٢ | أنفانتان ٦ — ١٣ ، ١٥ — ١٧ ، |
| اوميچر ٢٨٢ | ١٩ — ٢٣ ، ٣٨ — ٤٢ ، ٤٥ ، |
| ايران ٢١ ، ١٥٦ | ٤٤ ، ٤٥ ، ٤٧ — ٤٩ ، ٥١ ، |
| ايطاليا ١٦٦ | ٥٢ ، ٥٥ ، ٥٦ ، ٥٨ — ٦٦ ، |
| ايفون ٧٢ ؛ ٣٦٢ | ٦٨ — ٧٤ ، ٨٥ ، ٨٧ ، ٩١ ، |
| ايونيان (جزر) ١٦٣ | ٩٢ ، ٩٦ ، ٩٨ — ١٠٠ ، ١٠٢ ، |
| بارو ٨ ، ١٠ ، ٤٠ — ٤٢ ، ٤٧ — | ١٠٥ ، ١١٦ ، ١١٧ ، ١٢٦ ، |
| ٤٩ ، ٥١ ، ٥٦ ، ١٢٤ ، ١٣٥ ، | ١٣١ ، ١٣٢ ، ١٣٤ ، ١٥٠ ، |
| ١٢٧ ، ١٢٨ ، ١٣٢ ، ٣١٧ ، ٣٦٢ | ١٥٢ ، ١٥٤ — ١٥٧ ، ١٦٩ ، |
| بازار ٦ ، ٧ | ١٧٥ — ١٧٨ ، ١٨١ ، ١٨٤ ، |
| باليركا ٢٩٦ ، ٣١٧ ، ٣٢٩ | ١٨٧ ، ١٨٨ ، ١٩٠ ، ١٩٢ ، |
| بانتيه ٣٩ | ١٩٣ ، ١٩٨ — ٢٠١ ، ٢٦٩ ، |
| بانتيزي ٢٨٩ | ٢٧٠ ، ٢٩٨ ، ٣٣٩ ، ٣٦٢ |
| باولز ٢٨٩ | اوار ١٨ ، ٤٥ ، ٤٧ ، ٤٨ ، ٦٠ ، |
| بايلي ٤٣ | ٦١ ، ٧٠ ، ٧٢ ، ٣٦٢ |
| البحر الاحمر ١١ ، ١٣ ، ١٤ ، ١٨ ، | اويك ١٤٨ |

| | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| البحر المتوسط (نظام) ١٣ ، ١٤ | ٣٠ ، ٣٩ ، ٢٧ ، ٢٥ ، ٢٤ ، ٢٢ |
| البحيرات المرة ٣١ — ٣٣ ، ٣٥ ، | ١٤٣ ، ٣٨ — ٣٦ ، ٣٣ ، ٣٢ |
| ١١١ ، ٩٠ ، ٨٩ ، ٧٥ ، ٥٢ | ٥١ — ٧٥ ، ٧٤ ، ٦٣ ، ٥٣ |
| ٣١٨ ، ٣٠٣ ، ٢٢٦ | ٨٦ ، ٨٤ — ٨٠ ، ٧٩ ، ٧٧ |
| بدلاك ١٥٤ | ٩٩ ، ٩٨ ، ٩١ ، ٨٩ ، ٨٨ |
| براكس ٤٠ ، ٤٢ ، ٥٩ ، ٦١ ، | ١١٢ — ١٠٣ ، ١٠٤ ، ١٠٧ ، ١١٢ |
| ٣٦٢ ، ٧٢ | ١٢٦ — ١٢٤ ، ١١٩ ، ١١٥ |
| البرتغال ٢٦ ، ٢٧ | ٢٠٨ ، ١٥٠ ، ١٣٦ ، ١٢٩ |
| برتو ١٦٠ | ٣٠٤ ، ٢٩٠ ، ٢٧٥ ، ٢٥٩ |
| برتوليه ٣١ | ٣٢٢ |
| برتليه ٣١ | البحر الأسود ٥٦ ، ٨٤ ، ١٣٢ ، |
| بروخ السويس (جريدة) ٣٣١ | ٢٠٦ ، ١٥٦ |
| برشلونة ١٦٥ | البحر المتوسط ٢ ، ١٠ ، ١١ ، |
| البرلس (بحيرة) ١٢٥ | ١٣ ، ١٤ ، ١٨ ، ٢٢ ، ٢٥ ، ٢٤ — |
| برن ١٦٦ | ٤٣ ، ٣٨ — ٣٥ ، ٣٢ ، ٢٩ |
| بروس ١٨٠ ، ٢١٠ ، ٢٢١ ، ٢٣٧ ، | ٦٣ ، ٥٧ ، ٥٣ ، ٤٦ ، ٤٥ |
| ٢٣٨ ، ٢٤١ ، ٢٤٥ ، ٢٤٨ ، | ٨٤ — ٧٩ ، ٧٧ ، ٧٥ ، ٧٤ |
| ٢٦٦ ، ٢٦٨ ، ٢٧١ ، ٢٧٢ ، | ٨٦ ، ٨٨ — ٩١ ، ٩٤ ، ٩٥ ، |
| ٣١٥ ، ٣٤٢ | ٩٨ ، ٩٩ ، ١٠٣ — ١٠٧ ، ١٠٩ |
| بروسيا ٢ : ٢٩٦ ، ٢٩٧ ، ٣٤٥ | ١١٢ — ١١٥ ، ١١٩ ، ١٢٠ ، |
| بروك (دى — فون) ١٢٦ ، ١٥٦ ، | ١٢٤ — ١٢٦ ، ١٢٧ ، ١٢٩ ، |
| ١٥٧ : ١٧٤ : ١٨١ — ١٨٣ : | ١٣٦ ، ١٣٧ ، ١٤١ ، ١٤٣ ، |
| ١٨٦ — ١٨٩ : ١٩٢ : ١٩٥ : | ١٥٠ ، ٢٠٦ ، ٢٢٦ ، ٢٥٩ ، |
| ١٩٨ : ٢٣٦ ، ٢٤٥ : ٢٤٦ : | ٢٧٠ ، ٢٧٥ ، ٢٨٨ ، ٢٩٠ ، |
| ٢٩٦ : ٢٩٨ | ٣٠٤ ، ٣٠٥ ، ٣١٨ ، ٣٢٠ ، |
| بروكش ٣١٢ | ٣٢٢ ، ٣٢٣ ، ٣٤٧ ، ٣٥٦ |

| | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| ٣٥٥ ، ٣٤٠ بور سعيد | ٦٧ ، ٦١ ، ٦٠ ، ٤٨ ، ٤٧ برو نو |
| ٦٨ بوفور | ٣٦٣ ، ١٠٩ ، ٩٨ ، ٧٢ |
| ٢٠٧ ، ١٧١ ، ٨٩ بومباي | ١٦٧ برى (مقاطعة) |
| ٣٠ بون (جنرال) | ٣٧٧ بريجز (شركة) |
| ٣٠ ، ٢٣ بونابرت (نابوليون) | ٣٤٢ ، ٢١ البسفور |
| ١٣٣ ، ٦٤ ، ٥٧ ، ٤٧ ، ٣١ | ٧٢ ، ٧٠ - ٦٨ بسكو دي دومبال |
| ٢٠٥ ، ١٨٤ ، ١٦٣ ، ١٦٢ | ٣٦٣ |
| ٢٨٤ ، ٢١٠ | ٢٤ بطليموس |
| ٣٠ بوهارنيه ، اوجين | ١١٠ ، ٣٢ ، ٣١ بلبيس |
| ١١٤ بوهيميا | ١٢٦ بلجيكا |
| ٣٤٦ بول | ٩ البلطيق |
| ١١ بيت المقدس | ٢٨٥ ، ٢٨٤ ، ٢٧٩ ، ١٣٨ بلرستون |
| ٤٥ ، ٤٢ ، ١٧ بيتيه (الكسى) | ٣٥٢ ، ١٥٤ بلور |
| ٣٦٢ ، ٧٢ ، ٦٨ ، ٥١ ، ٤٩ | ٢٢٩ بليموت |
| ٢٩٦ ، ١٦٦ ، ١١٥ بيدمونت | ٩ ، ١١ ، ١٣ ، ١٤ ، ٩٠ بناما |
| ٣٤٠ ، ٤٢ بيروت | ٣٦٠ ، ٢٧٠ ، ٢٠٨ ، ١٥٤ |
| ٧٢ ، ٦٧ ، ٦٦ بيرون (طبيب) | ٢٥ بنت |
| ٣٦٢ ، ١٣٣ ، ٩٢ | ٢٤٧ ، ٢٤٦ ، ٢٤١ ، ٢٣٤ بندق |
| ٢ بيرون (مقاطعة) | ٢٧٣ ، ٢٦٠ ، ٢٥٥ - ٢٥٢ |
| ٢٣٨ ، ٢٣٧ بيزاني | ٣٥٨ ، ٢٨٠ |
| ١٠٣ ، ٩٠ ، ٣٥ البياوزى (الخليج) | ١٠٤ ، ٢٨ ، ٢٧ ، ٢٦ البندقية |
| ١١١ ، ١١٠ ، ١٠٨ ، ١٠٧ | ١٧٢ بنوا |
| ١٣٦ ، ١٣٠ ، ١١٩ ، ١١٣ | ٣٣ بوبسطة |
| ٣٠٠ ، ٢٩٩ ، ١٩٩ ، ١٢٧ | ١٠٩ بوجيه |
| ٣١٤ ، ٣١٠ ، ٣٠٩ ، ٣٠٤ | ٢١٣ بود |
| ٣٢٥ ، ٣٢١ ، ٣٢٠ ، ٣١٨ | ١١٦ ، ١١٥ ، ١١١ - ١٠٩ بوردالو |
| | ٢٢٨ ، ٢٢٥ |

| | |
|--------------------------------|------------------------------|
| جابلود ١١٥، ١١١، ١٠٩ | بيوس التاسع ١٦٦ |
| حارذر، رتشارد ٢٨٩ | تالابو ٨، ٩٨-١٠١، ١٠٣، |
| جاسنوجر ١٤٥ | ١٠٧-١٠٩، ١١١-١١٤، |
| جافارى ٣٦٢، ٧٢ | ١١٩-١٢٢، ١٢٤، ١٢٥، |
| جالا ٣٦٢، ١٧٥، ٧٢ | ١٢٧، ١٢٨، ١٥٦، ١٧٦، |
| جالواى ٥٧، ٥٣ | ١٧٨، ١٨٤، ١٨٦، ١٩٠، |
| جانان ٣٦٢، ٧٢ | ١٩٢-١٩٥، ١٩٨، ٢٩٨، ٣١٧، |
| جايتا ١٦٦ | تاميزيه ٤٨، ٣٦٣ |
| جرانال ٣٦٢، ٦٩، ٤٨، ٤٠ | ترتاروس (سفينة) ٣٢١، ٣١٤ |
| جرمين ٣٩ | الترسانة (مكتبة) ٣ |
| الجزائر ٢٧٢، ٢٢٣، ١٦٣، ٩٥، ٢٠ | تريست ١٧٨، ١٠٤، ٨٤، ٢٦ |
| جستوس ٤٠ | تشيزنى ١٧٠، ١٣٦، ٤٦ |
| جلوب (جريدة) ١٤، ١٠، ٨ | تل الجسر ٣٠٣ |
| جليدون، جون وجورج ٨٢ | القماسح (بحيرة) ١١٠، ٨٠، ٧٣، |
| جمعية دراسات قناة السويس ٩٦-٩٩ | ١٢٥، ٢٢٥، ٢٢٦، ٢٢٨، |
| ١٠١، ١٠٢، ١٠٤، ١٠٧ | ٣٠٣، ٣١٧، ٣١٨، ٣٢٣، ٣٤٠، |
| ١١٠-١١٢، ١١٥-١١٧ | تورنيه ٢٦٢، ٧٢، ٤٠ |
| ١١٩، ١٢٤، ١٢٧، ١٣٠، | تورين ٢٩٦ |
| ١٢٣، ١٣٥، ١٣٧، ١٣٩، ١٤٥، | توسكانا ٢١٧، ١٦٣ |
| ١٤٧، ١٥٠، ١٥٢، ١٥٤-١٥٧، | توشيه ٣٦٢، ٦٧، ٤٠ |
| ١٧٢، ١٧٤-١٧٩، ١٨٣، ١٨٥، | تولس ١٦٣، ١٦٤، ١٦٨، |
| ١٨٧-١٩٩، ٢٠١، ٢٢٣، ٢٢٨، | التويلرى ١٦، ٣٥٩ |
| ٢٤٥، ٢٦٩، ٢٩٧، ٢٩٧، ٣٠٤، | التيمس ٢١٨، ٢٢٣، ٢٨٢، ٢٨٨، |
| ٣٠٩، ٣٢٣، ٣٦١ | ٢٩٠ |
| الجيل ٣٢٠ | تيرى، اوجستان ٧، ٥ |
| جنوه ٢٦ | ثاير، وليام ٣٥٤ |
| | توفنيل ٢٦٠، ٢٨٠، ٣٥٨، |

| | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| دوفیریه ۸، ۱۷، ۹۲، ۱۳۱ | جنیفواز ۶۹، ۷۰ |
| دومینیک جوانا ۲۶ | جوریه ۲۹۲، ۳۱۷ |
| دو هامیل ۱۶ | جومار ۸۵ |
| دیار ۳ | جوندریه ۶۰، ۷۰، ۷۲، ۳۶۲ |
| دی برسینی ۲۸۳، ۲۹۱ | الحبشة ۲۸ |
| دی توت ۲۹ | حسن کاشف (بیت) ۲۱۰ |
| دی توجنبرج ۱۸۶ | حکیمیان ۶۵، ۶۶ |
| دی ردن ۲ | حلب ۱۶۳ |
| دی روتشله ۱۷۹ | الخانكة ۱۱۰ |
| دی روشتی ۲۱۷ | الخطاطبة (ترعة) ۷۵، ۷۷ |
| دی زویلین دی نیفلت ۲۴۶ | الخليج الفارسی ۱۴، ۴۳، ۴۵، ۴۶، |
| دی سونزا ۲۴۶ | ۱۷۰، ۲۰۸ |
| دی سیریزی ۵۰ | ارا ۲۴ |
| دیشارم ۴۰، ۴۲، ۶۷، ۷۲، ۳۶۲ | افید ۴۰، ۴۱، ۴۸، ۷۲، ۳۶۲ |
| دی شانوی ۳۱ | الدانوب ۹ |
| دی فالدر ۲۹ | الدردیل ۲۱، ۴۱، ۳۴۲ |
| دی کاباروس ۲ | دروفتی ۱۶۳ |
| دی کوبک ۱۰۵ | دروو ۶۰، ۷۲، ۱۳۱، ۱۳۲، |
| دی کیرکباتریک (البارون) ۱۶۲ | ۳۶۲ |
| دی لافالت ۹۸ | دمیاط ۲۹، ۵۲، ۶۲، ۱۱۵، ۱۲۴، |
| دی لامال (مدام) ۱۶۷، ۱۷۳، | ۱۲۵، ۱۶۲، ۳۵۵ |
| ۱۹۷، ۲۵۷ | دوبوشیه ۱۰ |
| دی لسیس، تیودور ۱۷۴، ۱۸۹، | دوجویه ۴۵ — ۴۹، ۵۱، ۵۹، |
| ۱۹۱، ۳۵۷ | ۳۶۳ |
| دی لسیس، فردینان ۴۴، ۵۰، ۷۹، | دوفرر فیرونس، البرت ۹۱، ۹۲، |
| ۱۲۶، ۱۵۷ — ۱۶۱، ۱۶۴ — ۱۸۳، | ۹۵، ۹۸، ۱۲۶، ۱۵۰۰، ۱۵۶، |
| ۱۸۵ — ۱۹۹، ۲۰۱ — ۲۲۱، | ۱۷۶، ۱۸۸، ۲۲۳ |

— رشيد باشا ١٢٧ : ١٣٨ : ٢٣٢ —

؛ ٢٢٩ : ٢٤١ - ٢٤٣ : ٢٤٦ ؛

؛ ٢٥٠ : ٢٥١ : ٢٥٤ - ٢٥٦ ؛

٢٦٤ : ٢٩٢

رفاعة ٦٥

رفرلنلا ٣٢٩

الرحمانية ٢٥

رندل ٢٨٦ ، ٢٨٩ ، ٢٩٥ ، ٢٩٦ ،

٣١٧ ، ٢٢٩

رويسبير ٢

روتريدام ١٦٥

روجيه ٧١ ، ٧٢ ، ١٢٣ ، ٣٦٣

رودريج ، أوليند ٦ ، ٧ ، ١٧

رودس ٤١

روسان (ادميرال) ٤١

روسيا ٢١ ، ٢٢ ، ٢٩ ، ٤٦ ، ٨٤ ،

٩٤ ، ١٣٨ ، ١٥٣ ، ١٥٦ ، ٢٢٣

٢٤٠ ، ٢٧٠ ، ٢٨٩ ، ٢٩٨ ، ٣٤٥

الروضة ١١٠

روفييل ٦٨

روما ١١ ، ١٦٦ : ١٦٧

رويسنيرز ١٧٢ : ١٧٣ : ١٢٠٢ ؛

٣٢٩ : ٣٥٠

ريجو (طبيب) ٤٠ : ٧٢ : ٢٦٢

ريشيلو ٢٨

ريف ٢٨٩

٢٢٣ - ٢٣١ ، ٢٣٤ - ٢٤٢ ،

٢٤٤ - ٢٤٨ ، ٢٥٠ ، ٢٥٧ - ٢٦٢ ،

٢٦٥ - ٢٧١ ، ٢٧٦ ، ٢٧٧ ،

٢٧٩ - ٢٩٠ ، ٢٩٢ - ٣٠٠ ،

٣٠٢ ، ٣٠٦ ، ٣٠٨ ، ٣١١ - ٣١٣ ،

٣١٦ ، ٣٢٢ - ٣٢٤ ، ٣٢٨ ،

٣٢٩ ، ٣٣١ - ٣٣٣ ، ٣٣٥ ،

٣٣٦ ، ٣٣٨ - ٣٤٠ ، ٣٤٢ ،

٣٤٤ - ٣٤٨ ، ٣٥٠ ، ٣٥٤ ، ٣٦١

دى لسبس ، ماتيو ١٦١ - ١٦٤

دى لسبس ، مارتن ١٦١

دى لوس ، دروين ٢٦٧

ديلون ٧٢ ، ٣٦٣

ديلي بوست (جريدة) ٣١٤

دى مورنى ١٨٥

دى مرستيه ٣٤٠

ديمولار ٥٩ ، ٧٠ ، ٧٢ ، ٣٦٢

دى هرنيتيجو (الكونتيسة) ٦٢ ،

١٦٤ ، ١٦٦

ديران المورور ١٢٦ ، ١٥٣

ذو الفقار باشا ٢٠٣

رأس الميه ٣٥ : ٨٠

الراين ٩

ريول ٤٨ : ٧٢ : ٣٦٢

رت ، أوليفيه ١٥٨

ريشيل ١٢٤ : ١٢٥

| | |
|-----------------------------|------------------------------|
| ۱۱۷، ۱۲۹-۱۳۵، ۱۴۶، ۱۵۴، | ریکاردز، هنری ۱۵۲، ۱۵۳ |
| ۱۵۷، ۱۵۸، ۱۶۰، ۱۶۱، | رینو، جان ۷ |
| ۱۶۹، ۱۷۴، ۱۷۵، ۱۹۳، | رینو (مهندس) ۲۹۶، ۲۹۸، |
| ۲۲۲، ۲۲۳، ۲۴۵، ۲۶۹، | ۳۰۷، ۳۱۱، ۳۱۷، ۳۲۹ |
| ۲۹۳، ۲۹۵، ۳۰۹، ۳۲۳، | الرغفرانیة (ترعة) ۷۵ |
| ۲۳۸، ۲۴۱، ۳۵۷، ۳۶۰ | زفقی ۵۲ |
| سان شارل (بنك) ۲ | زربیا (سفینه) ۳۰۲ |
| سانت هیلیر، بارثلی ۲۹۸، ۲۹۹ | الزوامل ۱۱۰ |
| سیاستبول ۲۵۲ | زولیتا ۲۸۹ |
| سبع ایبار ۳۲؛ ۱۰۹ | زیورخ ۱۲۵ |
| ستاربوك، ادوار ۹۸؛ ۱۵۲؛ | ساباتییه ۱۱۶، ۲۱۲، ۲۲۲، ۲۶۹، |
| ۱۵۴-۱۵۶ | ۳۵۶-۳۵۸، ۳۶۰ |
| ستراپون ۳۲۰ | سافاری، جاك ۲۸، ۲۹ |
| ستففسون، روبرت ۹۸-۱۰۱، | سافاری دی لانسوسون ۲۷ |
| ۱۰۳، ۱۰۷، ۱۰۸، ۱۱۴، | ساماركو ۲۱۹ |
| ۱۴۹-۱۵۳، ۱۸۴، ۱۸۶ | سان بلاجی (سجن) ۲، ۹ |
| سردینیا ۱۴۷، ۳۴۵ | ساقور ۷۲، ۳۶۳ |
| سعید (محمد) ۱۵۳، ۱۶۵، ۱۶۸، | سان جنیس ۳۱ |
| ۱۷۳، ۱۷۵، ۱۷۷، ۱۷۸، | سان سیمون ۱-۹۰۷، ۱۲، ۱۳، |
| ۱۸۰-۱۸۲، ۱۸۶، ۱۸۹-۱۹۱، | ۱۵، ۲۷، ۶۹، ۷۰، ۷۲، |
| ۱۹۶، ۲۰۲، ۲۰۳، ۲۰۵- | ۲۰۰، ۲۳۸ |
| ۲۰۸-۲۱۰، ۲۱۲، ۲۱۶، | السان سیمونیون ۱-۷-۲۴، ۲۷، |
| ۲۲۱، ۲۲۲، ۲۲۴، ۲۳۱- | ۱۷-۵۲، ۵۴، ۵۵، ۵۷-۶۱، |
| ۲۳۵، ۲۴۴، ۲۵۰، ۲۵۱- | ۶۲، ۶۴، ۶۶، ۶۷، ۶۹، |
| ۲۵۶، ۲۵۷، ۲۵۸، ۲۶۱، | ۷۰-۷۳، ۸۵، ۸۷، ۸۸، ۹۱، |
| ۲۶۲، ۲۶۶، ۲۶۸، ۲۷۱، | ۹۲، ۹۶-۱۰۰، ۱۰۷، ۱۰۹، |

١٥٧ ، ١٥٢ ، ١٥٠ ، ١٤٧
٢٥٧ ، ٢٢٥ ، ٢٢٤ ، ٢٠٨
٢٨٢ ، ٢٧٨ ، ٢٧٧ ، ٢٧٥
٣٠٩ ، ٢٠٢ ، ٢٩٦ ، ٢٨٥
٢٤٠ ، ٢٢١ ، ٢١٠

السويس (برزخ) ١٢ ، ١٤ ، ٢٢ ،
٢٧ - ٣١ ، ٢٣ ، ٤٢ ، ٤٤ ، ٤٦ ،
٥١ ، ٥٢ ، ٥٥ ، ٥٦ ، ٧٣ ، ٨١ ،
٨٢ ، ٨٥ ، ٩٠ ، ٩١ ، ١٠٦ ،
١٠٨ ، ١٠٩ ، ١١٢ ، ١١٥ ،
١٣٠ ، ١٣٧ ، ١٤٣ ، ١٥٢ ،
١٥٧ ، ١٧٠ ، ١٨٢ ، ٢٠٦ ،
٢٢٤ ، ٢٢٥ ، ٢٧٧ ، ٢٨٦ ،
٢٩٠ ، ٢٩٩ ، ٢٠٢ ، ٣٠٩ ،
٣١٧ ، ٣٢١ ، ٣٢٢ ، ٣٣١ ،
٣٤٠

سويسرا ٣ ، ١٢٥ ، ١٢٦ ،
السياسة (صحيفة) ٣ ، ٦

سيام ٢٠٨

سيففريد ١٦٠

سيراييوم ٣٣ ، ٧٩ ، ٨٠ ، ٣١٨ ،
سينوستريس (قناة) ٢٤ ، ٢٠٥ ،
سيلور ، لويس ٥٥ ، ٩٨ ،
شاربان ٤٨ ، ٦٩ ، ٧٢ ، ٢٦٢ ،
شاكر باشا ٢٩٩ ،
الشام ٣٤٠

٢٧٢ ، ٢٧٤ ، ٢٧٧ ، ٢٨٠ ،
٢٨٣ ، ٢٩٢ ، ٢٩٣ ، ٢٩٩ ،
٣٠٠ - ٣٠٢ ، ٣٠٧ ، ٣٠٨ ،
٢١١ - ٣١٦ ، ٢٢٩ ، ٢٢١ -
٢٢٦ ، ٢٢٨ ، ٢٤٢ ، ٣٤٥ ،
٣٤٨ - ٣٥٢ ، ٣٥٣ - ٣٥٦ ،
٢٥٨ ، ٢٦٠ ، ٢٦١

سقطري ١٤

سلستريا ٢٨٤

سليمان باشا الفرساوى ٥١ ، ٦٢ ،
٦٥ - ٦٧ ، ٧٣

سنغافورة ٢٨٧

سنكه (جسر) ٣٣

السورارى (مدرسة) ٦٧ ، ٦٩

سوشامبتن ١٣٦

سوريا ٣١ ، ٣٢ ، ٤٦ ، ٤٩ ، ٧١ ،
١٢١ ، ١٧٠ ، ٢٧٥ ، ٢٨٦

سوزان دى فوالكان ٦٠

سلفرينو ٣٥٢

سونرا ٥١ ، ٧١

السويس ١١ ، ٣٠ - ٣٣ ، ٣٥ ، ٣٦ ،
٤٢ ، ٤٦ ، ٥٢ ، ٥٤ ، ٥٦ ، ٧٣ ،
٧٥ ، ٧٧ ، ٧٩ ، ٨٠ ، ٨٢ ، ٨٩ ،
٩٠ - ١٠١ ، ١٠٣ ، ١٠٦ ، ١٠٩ ،
١١١ ، ١١٣ ، ١١٤ ، ١٢٤ ،
١٢٥ ، ١٣٥ ، ١٣٦ ، ١٤٦ ،

٣٥٢ ، ٣٥١
 العباسية ٣١ ، ٣٢
 عبدالله باشا الانجليزى ١٥٣
 عبد الحميد (السلطان) ١٧٣
 عتاقة (جبل) ٣٠٢
 العثمانية (الدولة أو الحكومة) ٢١ ،
 ٢٢ ، ٤٠ ، ٤٣ ، ٤٩ ، ٨٥ ،
 ١٣٠ ، ١٤٠ ، ١٤٣ ، ١٤٨ ،
 ١٥١ ، ١٥٦ ، ١٦٣ ، ١٨٠ ،
 ٢٠٦ ، ٢٠٨ ، ٢٢٥ ، ٢٢٦ ،
 ٢٤٠ ، ٢٥٨ ، ٢٥٩ ، ٢٦١ ،
 ٢٦٢ ، ٢٧٠ ، ٢٧٣ ، ٢٧٥ ،
 ٢٧٧ ، ٢٨٥ ، ٢٨٦ ، ٢٩١ ،
 ٣١٥ ، ٣٣٠ ، ٣٣١ ، ٢٣٨ ،
 ٢٤١ ، ٢٤٥ ، ٣٤٧ ، ١٤٨ ،
 ٣٥١ ، ٣٥٢ ، ٣٥٤ ، ٣٥٩
 العجروود ٣١
 عدن ٢٨٦
 العرب (بلاد) ٢٥
 على باشا ٢٤٢ ، ٢٤٥ ، ٢٥٦ ، ١١٣
 على مبارك ٦٦
 عمرو بن العاص ٢٥
 خاتوم ٣١
 غرناطة الجديدة (كولومبيا) ١٥٤
 فارس ٢٥ ، ٢٧٠
 فاسكو داجاما ٢٦ ، ١٦٠

شائسل ١٩٨
 شبه الجزيرة والشرق (شركة)
 ٢٨٧ ، ٢٩٠
 شربورج ٢٢٩
 شوكت بك ١٣٨
 شيانكولو ٣٠٠
 شيفالييه ، ميشيل ٨ ، ١٢ - ١٤ ،
 ١٦ ، ٩٠ ، ٩١ ، ٩٨
 الصليبيون ٢٢
 الصناعة (صحيفة) ٢ ، ٦
 الصرمال ٢٥
 الصين ٩٤ ، ٩٥ ، ٢٧٠
 الطب البشرى (مدرسة) ٦٧
 الطرق والسكبارى (مصلحة) ٦٧
 الطب بجمية (مدرسة) ٦٧
 طرميلات (وادى) ٣١ - ٢٣ ، ٧٥ ،
 ٨٠ ، ٩٠ ، ١٠٩ ، ١١٣
 طينة ١١٩
 العاصى (نهر) ٤٩
 العالمين (محلة) ٨٨ ، ٩٠ ، ١٢٤ ،
 ١٩٢ ، ٢١٣
 عباس الاول ١٠٨ ، ١١٦ ، ١٤٦ -
 ١٤٩ ، ١٥١ - ١٥٣ ، ١٥٧ ،
 ١٧٢ ، ١٧٣ ، ١٧٥ ، ١٨٢ ،
 ٢١١ ، ٢٣٥ ، ٢٤٥ ، ٢٦٣ ،
 ٢٦٤ ، ٢٧٧ ، ٣٤٨ ، ٣٤٩

| | |
|----------------------------|-----------------------------|
| فیفیر ۲۱ | فافیہ ۱۱۵، ۱۱۶ |
| فیفین (شارع) ۲ | فتش، جیمس ۲۸۹ |
| فیکلمونت ۱۴۰، ۱۴۱ | الفرات ۱۴، ۲۱، ۴۲، ۴۵، ۴۹، |
| فیلاڈلفیا ۱۶۲ | ۱۳۶ |
| القیوم ۹۲ | فرانسواز دی جریفینیہ ۱۶۲ |
| فینا ۱۱۴، ۱۲۶، ۱۵۹، ۱۸۷ | فردینان مکسمیلیان ۱۰۵، ۱۷۷، |
| قادس ۱۶۲ | ۱۸۲، ۱۸۵، ۲۱۳، ۲۴۶، |
| قبرص ۴۱ | ۳۵۳، ۳۰۸ |
| القرم (حرب) ۱۵۶، ۱۸۲، ۲۰۶، | فردیناند (شرکتہ سسکے حدید |
| ۲۳۵، ۲۳۷، ۲۵۱، ۲۶۲، | الامبراطور ...) ۱۲۶ |
| ۲۶۸، ۲۷۰، ۲۸۴، ۲۹۰، | الفرما ۳۵، ۴۶، ۷۳، ۸۲، ۸۹، |
| ۲۹۸، ۳۴۹، ۳۵۰ | ۹۰، ۱۰۳، ۲۲۴، ۲۲۵، ۲۷۵، |
| قسطاکی ۲۷۲ | ۳۰۲ - ۳۰۴ |
| القصر ۲۵۷ | فرومون ۱۱۵ |
| القلج ۱۱۰ | فلانی (بلدہ) ۲ |
| کابلا ۸ | القلبین (جزر) ۲۰۸ |
| کاترین (ملکۃ اسپانیا) ۱۶۵ | فلسطین ۱۱ |
| کاترین دی جریفینیہ ۱۶۲ | فلورنسہ ۲۱۷ |
| کارل (ارنو) ۸ | فلیشی ۳۹ |
| کارولوس ۴۰ | فواد افندی ۲۵۵، ۲۵۶ |
| کازو ۸ | فرازان ۱۵۸ |
| کافور ۳۵۲ | فورساد ۶۰، ۷۰، ۷۲، ۳۶۳ |
| کافیلیا ۳۹ | فورنل، هنری ۸، ۱۰، ۱۲، ۳۸، |
| کامل باشا ۱۳۷، ۲۳۴، ۲۵۱ - | ۳۹، ۴۲، ۴۳، ۴۵، ۴۷، |
| ۲۷۳، ۲۵۵ | ۵۰ - ۵۶، ۷۲، ۳۴۲، ۳۶۲ |
| کانتال ۱۶۳ | فرانی ۳۰ |

| | |
|-------------------------------|---------------------------------|
| کولر ٢٤٢، ٢٤٥، ٢٥٣، ٢٥٨، | کاننج، ستراتفورد (دی رد کلیف) |
| ٢٦٠، ٢٦٤ | ١٣٧، ١٣٨، ١٥٣، ١٧٢، |
| کولومبیا (غرناطة الجديدة) ١٥٤ | ١٧٣، ٢٣٢، ٢٣٣، ٢٣٦ - |
| کومب ٤٨، ٣٦٣ | ٢٤٢، ٢٤٨ - ٢٥٠، ٢٥٨، |
| کونت، اوجست ٧، ٤ | ٢٦٠، ٢٦١، ٢٦٨، ٢٧٤، |
| کونراد ٢٩٦، ٢٩٨، ٣٠٧، ٣١١، | ٢٨٠، ٣١٣، ٣١٥، ٣٥٩، |
| ٣١٧، ٣٢٩ | کاولی ٢٦٧، ٢٦٨، ٢٧٣، ٢٧٤، |
| کونیا ٤٠، ٤٧، ٤٨، ٦٩، ٧٢، | ٢٩١، ٣١٦، |
| ٣٦٣ | کایول ٣٩ - ٤٢ |
| کوهون ٣٥٢ | کرواتیا ١١٤ |
| لابلاى ٨ | کفاريللى ٣١ |
| لاروس ٣٠٠، ٣٠٥، ٣٠٦، ٣١٨، | کفر الزيات ١٥٢ |
| ٣٢١، ٣٢٣ | کلارندون ٢٣٧، ٢٣٨، ٢٦١، |
| لاسين (ناقلة فرنسية) ٣٥٤ | ٢٧٤، ٢٨٥، ٢٨٦، ٢٩٢، |
| لاشيز ٥٩، ٧٢، ٣٦٣ | ٣١٦، ٣٤٦، ٣٥٩، |
| لافکتوار ١٠١ | کلايتون ١٥٤ |
| لافوس ٣٠٦ | کلايتون/بلور (معاهدة) ١٥٤، ١٥٥، |
| لامبير، شارل ٨، ٢٣، ٤٥٠، ٤٧، | کلکتا ١٣٦ |
| ٥٠، ٥١، ٥٣، ٥٤، ٥٨، | کلوت بک ٦٥، ٦٩، |
| ٥٩، ٦٣، ٦٥ - ٦٧، ٦٩، ٧٠، | کلوريند ٤٠، ٧١، |
| ٧٢، ٩٢، ١٣٣، ٣٦٢، | کوبدن، رتشارد ٢٦٧ |
| لاموريسير ٨ | کورفو (جزيرة) ١٦٣ |
| لامى ٨، ٤٨، ٦٩، ٧٠، ٧٢، ٢٦٢، | کورو، روبرت ١٦٠، ١٩٣، |
| لاندر ٢٧ | کوستاز ٣١ |
| لاهای ١٦٥، ٢٩٧ | کوسون ١٥٢ |
| لاورين ٨٥، ١٣٩ - ١٤١، ١٤٣، | کولان ٤٨، ٥١، ٦٩، ٧٢، ٣٦٢، |
| ١٤٥ | |

١٠٠ ، ١٠٩ - ١١٣ ، ١١٥ ،
 ١١٦ ، ١٢٠ ، ١٢٦ ، ١٤٢ -
 ١٤٤ ، ١٦٠ ، ١٦١ ، ١٦٩ ،
 ١٧٦ ، ١٨٦ ، ٢٠٦ ، ٢١٠ ،
 ٢٢٤ - ٢٢٨ ، ٢٣٠ ، ٢٣١ ،
 ٢٣٩ ، ٢٥٧ ، ٢٧٧ ، ٢٨١ ،
 ٢٨٧ ، ٢٩٢ ، ٢٩٤ ، ٢٩٥ ،
 ٢٩٨ ، ٣٠١ - ٣٠٤ ، ٣٠٦ -
 ٣٠٨ ، ٣١٨ ، ٣٢٢ ، ٣٢٣ ،
 ٣٢٩ ، ٣٣٥ ، ٣٦٢
 ليتان/الدرسون (اتفاق) ٨٢
 ليون ٤٥ ، ١٠٥ ، ١٣٣ ، ١٧٨
 ليسيو ٢٩٦ ، ٢٩٨ ، ٣٠٠ ، ٣١٧ ،
 ٣١٨ ، ٣٢١ ، ٣٢٩
 ماجلان ١٦٠
 ماجنتا ٣٥٢
 مارجيران ٨
 مارشال ٤٨ ، ٦٩ ، ٧٠ ، ٣٦٣
 مارمون ٦٢ ، ٦٣ ، ٧٣
 ماريت بك ٣٥٣
 مازيني ١٦٦
 ماسول ٦٩ - ٧١ ، ٣٦٣
 ماشيرو ٤٢ ، ٤٨ ، ٦٩ ، ٧٠ ،
 ٧٢ ، ١٣٤ ، ٣٦٢
 ماكسيم دي كان ٢٠٠
 ماكين ٢٩٦ ، ٢٩٨ ، ٣٠٨ ، ٣١١ ،
 ٣١٣ ، ٣١٧ ، ٣٢٩

لثرون ٨٨ - ٩٠
 لنتزه ٢٩٧ ، ٣١٧ ، ٣٢٩
 لوبير (مهندس) ٢٧ ، ٣٠ - ٣٣ ،
 ٣٥ - ٣٨ ، ٤٦ ، ٦٣ ، ٧٥ ،
 ٧٧ ، ٧٨ ، ٨٥ ، ٩١ ، ٩٢ ،
 ١١٢ ، ١١٥ ، ١٢٨ ، ١٦٩ ،
 ٢٠٦ ، ٢١٠ ، ٣١٧
 لوفيفر ٣٦٢
 لوکسمبورج (سجن) ٢
 اللويد (شرکه) ١٠٤ ، ١٢٦
 لويس الثالث عشر ٢٨
 لويس الرابع عشر ٢٨ ، ٢٩
 لويس دي لانيجيه ٢٩
 لويس فيليب ١٥ ، ١٦ ، ٦٢ ، ١١٤ ،
 ١٣١
 لويس نابوليون ١١٤ ، ١٣٢ ، ١٥٥ ،
 ١٦٧
 ليزج (جمعية) ٩٢ - ٩٦ ، ٩٨ ، ١٤٥ ،
 لينيتر ٢٨
 ليرو ، بير ٧ ، ٨
 ليفورن ١٦٣
 ليوان ١٤٨
 ليونيه ١٧
 لينان دي بلفون ٣٧ ، ٥٣ ، ٥٤ ،
 ٥٧ ، ٥٩ ، ٦١ ، ٦٢ ، ٦٤ ، ٦٩٠
 ٧٣ - ٧٥ ، ٧٧ - ٨٦ ، ٩٢

| | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| المسيحية الحديثة (كتاب) ٤ | مابى ، تشارلز ، ٢٨٩ ، ٢٩٦ ، ٣١٧ |
| المشاة (مدرسة) ٦٩ | مانسل ٣١٤ |
| مصطفى بك ٢٥٥ | مترينج ٩٤ ، ٩٦ ، ١٠٥ ، ١١٤ ، |
| مصطفى الثالث (السلطان) ٢٩ | ١١٥ ، ١٢٦ ، ١٣٥ ، ١٣٩ ، ١٤١ ، |
| مصطفى مختار بك ٦٥ | ١٤٣ ، ١٤٥ ، ٢٦٤ |
| المكسيك ١ ، ٩ ، ١٣ ، ٣٥٣ ، ٣٥٤ | المجلد ٣٠٣ |
| مكة ١١ ، ٢٠٧ | المجر ١١٤ |
| ملاجا ١٦٥ | المجلس العالى ٥٧ |
| الماليك ٢٨ | محمد بيوى أفندى ٦٤ ، ٦٥ |
| المنتج (صحيفة) ٤ ، ٧ | محمد على ٤٢ ، ٤٥ ، ٤٩ ، ٥٩ ، ٦١ ، |
| المنزلة (بحيرة) ٣٥ ، ١٢٥ ، ٢٢٦ ، | ٦٣ - ٦٥ ، ٦٨ ، ٦٩ ، ٧١ ، |
| ٣١٨ ، ٣٥٥ | ٧٣ ، ٨١ ، ٨٤ ، ٨٥ ، ٩٣ ، |
| المنصورة ٥٢ | ٩٤ ، ١٠٦ ، ١٠٩ ، ١١٠ ، |
| المنظم (كتاب) ٤ ، ٦ ، ٧ | ١٣٠ - ١٤٨ ، ١٦٢ ، ١٦٣ ، |
| مذنبوتان (حى) ٨ | ١٦٥ ، ١٦٩ ، ١٧٤ ، ١٩٧ ، |
| المهندسخانة ٦٥ - ٦٧ | ٢٠٥ ، ٢١٦ ، ٢١٧ ، ٢٢٢ ، |
| موجيل ٢١٠ ، ٢٢٤ - ٢٢٨ ، ٢٣٠ ، | ٢٥٢ ، ٢٦٢ ، ٢٦٤ ، ٣٣٩ ، |
| ٢٣١ ، ٢٣٩ ، ٢٥٧ ، ٢٧٧ ، | ١٤٢ ، ٣٤٤ ، ١٤٥ |
| ٢٨١ ، ٢٨٧ ، ٢٩٢ ، ٢٩٤ ، | المحمودية (ترعة) ٧٧ ، ٣٣٩ |
| ٢٩٥ ، ٣٠٢ - ٣٠٥ ، ٣١٨ ، | المحيط الأطلسى ٢٦ |
| ٣٢٢ ، ٣٢٩ ، ٣٣٥ ، ٣٥٥ | مختار بك ٣٥٤ |
| موريتيوس ٢٨٦ | مدريد ٢ ، ١٣ ، ١٦٦ |
| موريس ٢٨٩ | مراكش ١٦٢ |
| مونتسينو ٢٩٦ ، ٣١١ | مرسيليا ٢٧ ، ٢٨ ، ٤٥ ، ٤٧ ، |
| مونج ٣١ | ٧٢ ، ١٠٥ ، ١٠٦ ، ١٧٨ ، ٣٥٦ |
| مويس (بحر) ٣٣ | مرى ١٠٦ ، ١٤٧ ، ١٤٩ |
| ميكار ١٦١ ، ١٩٣ ، ١٩٦ ، ١٩٧ | |

| | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| نوبار ١٤٨ ، ١٤٩ ، ٢٦٥ ، ٢٢٧ | ميمو ٤١ ، ٤٥ ، ٤٨ ، ٥٢ ، ٥٣ |
| بوتنجر ٣٠٣ | ٥٢ ، ٥٥ ، ٧٠ ، ٧٩ ، ١٣١ |
| نورثمبرلاند ٨٦ ، ٢٨٩ | ١٦٩ ، ١٧٠ |
| بوفارا (معرکه) ١٦٦ | نابولي ١٦٦ |
| نوبيل ٣٦٣ | نابوليون الثالث ١٦٨ ، ١٧٤ ، ١٨٣ |
| النيسل (فرقاطة مصرية) ٣٠٠ ، ٣٠٤ | ١٨٦ ، ١٨٨ ، ١٨٩ ، ١٩٤ ، ١٩٩ |
| ٣٠٧ ، ٣٠٥ | ٢٢٢ ، ٢٨٠ ، ٢٨٥ ، ٣٤١ |
| هاركون ، جوستاف ٩٥ | ٣٤٩ ، ٣٥٣ ، ٣٥٨ ، ٣٥٩ |
| هارون الرشيد ٢٥ | نبروه ٦٩ |
| هاريس ٢٩٦ ، ٣١٧ ، ٣٢٩ | نجريللي ، لويجي ٩١ ، ٩٢ |
| هانكي ، توماس ٢٨٩ | ٩٨-١٠١ ، ١٠٣-١٠٥ ، ١٠٧ |
| هل (شرکه) ١٣٦ | ١٠٨ ، ١١٣ ، ١١٤ ، ١١٧ |
| الهند ٢٠ ، ٢١ ، ٢٦ ، ٢٧ - ٢٩ | ١٢٥ - ١٢٧ ، ١٥٢ ، ١٥٥ |
| ٣٣ ، ٤٣ ، ٤٧ ، ٤٩ ، ٥١ | ١٦١ ، ١٧٤ ، ١٧٦ ، ١٧٧ |
| ٥٣ ، ٨٤ ، ١٠٥ ، ١٠٦ ، ١٣٥ | ١٧٨ ، ١٨٠ ، ١٨٣ ، ١٨٤ |
| ١٣٦ ، ١٣٧ ، ١٤٠ ، ١٥٢ | ١٨٦ - ١٨٩ ، ١٩٤ ، ١٩٥ |
| ١٥٦ ، ١٥٧ ، ١٧٠ ، ٢٠٨ | ١٩٨ - ٢٠٠ ، ٢١٣ ، ٢٢٣ |
| ٢٧٠ ، ٢٧٥ ، ٢٨٧ ، ٢٨٢ | ٢٤٥ ، ٢٩٦ ، ٢٩٧ ، ٢٩٩ |
| ٢٨٣ ، ٢٨٧ ، ٢٨٩ ، ٣٠٣ | ٣٠١ ، ٣٠٨ ، ٣٠٩ ، ٣١١ |
| ٣٣١ | ٣١٧ ، ٣٢٩ |
| الهند الشرفية (شرکه) ٢٩٠ | نخاو ٢٤ |
| هوبر ١٥٢ ، ١٧٦ ، ٢١١ ، ٢١٨ | النسا ٢٦ ، ٢٧ ، ٨٤ ، ٨٥ ، ٩٤ |
| ٢٢٠ ، ٢٥٥ ، ٣٠٢ ، ٣٠٨ | ٩٦ ، ١٠٤ ، ١٠٦ ، ١١٠ |
| هولشتين ٤٢ ، ٤٥ ، ٤٧ ، ٤٩ | ١١٤ ، ١١٥ ، ١٣٠ ، ١٣٩-١٤٢ |
| ٥١ ، ٥٥ ، ٥٦ ، ٣٦٣ | ١٤٤ ، ١٤٦ ، ١٥٢ ، ١٥٥ |
| هولنده ٢٦ ، ٢٩٦ ، ٢٩٧ | ١٥٦ ، ٣٤٥ |

| | |
|----------------------------------|------------------------|
| واترلو ١٦٣ | ولسن ، توماس ٣٨٩ |
| واجهورن ١٧١ ، ١٧٠ ، ١٠٧ | ولى العهد (سفينة) ٤٧ |
| والوسكى ٣٧٣ ، ٢٨١ ، ٢٩٢ ، ٣٥٨ | ويلسكوكس ٢٨٩ |
| ولاس سوال ٤٩ | اليانان ٢٧٠ |
| الولايات المتحدة الأمريكية ١٥٤ ، | يافا ٤٢ |
| ١٦٣ ، ٢٠٦ ، ٢٧٠ ، ٢٨٩ ، | اليعاقبة ٢ |
| ٢٩٨ | يوباتوريا ٢٨٤ |

